

8° A hydr.

(Rickert)

984

(Zur Frage)

Zur Frage

Beitrag zur Frage (Sekundär-) Eisenbedeutung

von Dr. A. W. K. K.

Druck

Verlag von Dr. A. W. K. K.

1877

(Vf.: [Reinrich] R.ckers.)

Zur Frage

über den

Bau von Local- (Secundär-) Eisenbahnen.

(Heinrich Rickert)

Danzig.

Verlag und Druck von A. W. Kafemann.

1877.

Ges. p. 2142



Ben von Jock (Eisenbahnen) 1909. 698

Inhalt.

	Seite.
Einleitung	V
I. Bericht der Landesbauinspectoren Kretschmer und Wendt über Secundärbahnen	1
I. Die Bröhlthalbahn	1
II. Die Ocholt-Westerstede-Bahn	4
III. Die Bahn von Sande nach Jever	7
IV. Die Bahn von Lambach nach Gmünden	8
V. Die Eisenbahn von Antwerpen nach Gent	11
VI. Rowan-Locomotive	15
VII. Schlussbemerkungen:	
a) Vom Bauinspector Wendt über Westpreussen	17
b) Vom Bauinspector Kretschmer über Ostpreussen	20
II. Notizen über die Secundärbahnen von Fröttstadt nach Friedrichsrode	22
III. Bayrische Vicinalbahnen	26
IV. Die Local- (Secundär-) Bahnen in Frankreich	35
V. Kosten-Anschlag für eine normalspurige Secundärbahn von Deutsch-Crone nach Schneidemühl	47
VI. Statut der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft	51
VII. Sicherheits-Ordnung für die normalspurigen Eisenbahnen in Preussen	60
VIII. Verhandlungen des Preussischen Abgeordnetenhauses über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend eine Erweiterung der Verwendungszwecke der Provinzial-Dotationsfonds (zur Förderung des Baues von Secundärbahnen)	68
IX. Literatur	119

Einleitung.

Der Eisenbahnbau ist Ende der 60er und Anfangs der 70er Jahre in sehr beschleunigtem Tempo betrieben. In den 8 Jahren von 1867 bis 1875 hat Deutschland seine Schienenstrassen nahezu um das Doppelte vermehrt. Es hatte 1867 14 564 Kilometer (1941 Meilen), 1875 27 474 Kilometer (3660 Meilen) Eisenbahnen.

Insbesondere sind in Preussen während dieser Zeit ausserordentlich hohe Summen zur Erweiterung des Schienennetzes zur Verfügung gestellt. Während 1864 hier 6429 Kilometer und 1869 10 321 Kilometer vorhanden waren, betrug Ende 1875 die Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 16 695 Kilometer. Nach dieser Zeit sind noch in Angriff genommen, concessionirt oder in Betreff ihrer Ausführung gesichert: 4683 Kilometer, so dass nach Vollendung dieser Strecken das preussische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 21 378 Kilometer haben wird.

Trotz dieser sehr umfangreichen Bauten und der dadurch herbeigeführten ganz aussergewöhnlichen Kapitalaufwendungen für den Eisenbahnbau ist dem Bedürfniss noch nicht Genüge geschehen. Der Begehr nach neuen Schienenwegen hat eher zu- als abgenommen. Das darf auch nicht Wunder nehmen. Eine ganze Reihe von kleinen Verkehrscentren, die nicht unmittelbar in das grosse Eisenbahnnetz hineingezogen oder denen gar durch dasselbe das frühere Verkehrsgebiet entzogen, fordert der Wohlthaten unseres besten heutigen Transportmittels auch theilhaftig zu werden. Wer kann ihnen dies verargen?

Die Frage ist nur, ob wir im Stande sind auf dem bisherigen Wege weiterzugehen. Das Privatcapital hat sich, nachdem die grossen, rentablen Verkehrsadern geschaffen, zurückgezogen. Der Staat aber kann ebensowenig wie die Privaten grosse Summen auf unrentable Eisenbahnen verwenden, ohne die Steuern der Staatsangehörigen zu erhöhen oder sein Ausgabe-Budget in den nothwendigsten und wichtigsten Positionen zu beschränken.

Unter unseren im Betriebe befindlichen Eisenbahnen befindet sich bereits manche, welche, mit dem grossen Apparat der Haupt- und Vollbahnen ausgestattet, nur einem verhältnissmässig kleinen Verkehr zu dienen bestimmt ist. Für einen solchen das kostspieligste und leistungsfähigste Transportmittel in Anwendung zu bringen, ist irrationell und unwirtschaftlich. Erhebliche Summen hätten erspart werden können, wenn man in diesen Fällen die Eisenbahn dem Verkehr entsprechend eingerichtet hätte. Gewiss ist es auch für verkehrsärmere Gegenden eine grosse Annehmlichkeit über eine Vollbahn mit Courirzuggeschwindigkeit, comfortable eingerichteten Bahnhöfen etc. zu verfügen; aber sie haben keinen Anspruch, einen solchen theuren, für ihren Verkehr nicht nothwendigen Apparat auf öffentliche Kosten zu erhalten.

Man kann dem Bedürfniss solcher Gegenden Rechnung tragen auch ohne zu grosse Belastung des öffentlichen Haushalts. Mit der Entwicklung unseres modernen Verkehrslebens sind die demselben dienenden Transportmittel mannigfaltiger geworden; auch der Dampfbetrieb auf der Schienenstrasse lässt die verschiedenartigsten Modificationen zu. Schon seit einer Reihe von Jahren haben bei uns bewährte technische Autoritäten darauf hingewiesen, dass eine weitere, dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes nur möglich sei, wenn man sich dazu entschliesse, den Bau von Secundär- (Local-) Bahnen, d. h. Eisenbahnen mit geringerer Fahrgeschwindigkeit, einfacher Construction und Ausstattung und billigem Betriebe in die Hand zu nehmen. Die Schrift des Reg.-Baurath Schwabe über die Anlage secundärer Eisenbahnen, in welcher er auf die in anderen Ländern, namentlich in England und Frankreich gemachten Erfahrungen hinwies *), datirt aus dem Jahre 1865, die „Materialien“ über dieselbe

*) Herr Schwabe giebt in dieser Schrift Mittheilungen über 13 im Ganzen ca. 55 Meilen lange schottische Secundärbahnen, welche mit einem Anlagecapital von 138 000 bis 284 000 Thaler pro Meile hergestellt sind und sich mit 2 bis 8 % verzinsen. Die schmalspurige Festiniog-Bahn, die 85 240 Thaler pro Meile Herstellungskosten erforderte und eine Reihe von Jahren mit erheblichem Gewinn betrieben wird, beschreibt Schwabe in dem Buche über das engl. Eisenbahnwesen 1871. Ueber die Secundärbahnen in Frankreich siehe hinten d. bs. Kap. IV. In Schweden sind schon seit längerer Zeit 9, in Norwegen 3 Secundärbahnen im Betriebe (schmalspurige), in Oesterreich und Ungarn 60 bis 80 Meilen normalspurige Localbahnen, in Russland 2 schmalspurige. Einen erheblichen Umfang haben die schmalspurigen Secundär-Bahnen in Nordamerika.

Frage vom Geh. Ober-Baurath Hartwich und vom Baurath v. Kaven aus dem Jahre 1868, die Schrift des Baurath Plessner von 1870. Wir besitzen eine ganze, reiche Literatur über diesen Gegenstand; aber sehr wenige ausgeführte Secundärbahnen.

Auch die preussische Eisenbahn-Untersuchungscommission, welche bekanntlich aus Anlass der Mittheilungen des Abg. Lasker über die Vorgänge beim Eisenbahnbau eingesetzt wurde, hat den Bau von Localbahnen dringend empfohlen. Es heisst in ihrem Bericht:

„Die Fürsorge des Staats wird sich auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens auch noch nach einer andern Richtung hin mit gedeihlichem Erfolge erstrecken können, nämlich dadurch, dass zur Förderung des Baues von Localbahnen Staatssubventionen in dem Falle bewilligt werden, wenn sich für ihre Herstellung ein reges Interesse von Communalverbänden zeigt und Beisteuern aus Communalfonds oder durch besondere, von den Adjacenten dem Unternehmen zugewendete Vorthelle gesichert sind. Erst durch solche Localbahnen werden die dem grössern Verkehr noch fernliegenden Districte aufgeschlossen und die Nachtheile, welche die durchgehenden Bahnlinien für die zwar in der Nachbarschaft, aber nicht mehr in ausreichender Nähe liegenden Gegenden unzweifelhaft nach sich ziehen, aufgewogen, und eine Ausgleichung der Verkehrsverhältnisse hergestellt werden. Die Erfahrungen aus den Staatszuschüssen zu den Chausseen begründen die Hoffnung, dass in ähnlicher Weise, wie diese dadurch eine früher kaum geahnte Ausdehnung in allen Theilen des Staats gewonnen haben, so auch die Ausführung von Localbahnen dadurch wesentlich belebt werden wird. — War auch die Ansicht vertreten, dass weder die technische Bauausführung noch der Betrieb von Eisenbahnen für die Communen selbst sich eignet, so wird sich doch, sofern nur die Theilnahme derselben rege geworden, in beiden Beziehungen Ersatz der eigenen Thätigkeit finden, in Betreff der Bauausführung durch Privatunternehmer, welche, gestützt auf die Hülfe der Communen, sich dem Auftrage gern unterziehen werden, in Betreff des Betriebes durch die Uebertragung der Verwaltung auf Hauptbahnen. Die vernommenen Sachverständigen haben bei neuen Bahnen Concessionsbestimmungen, welche dies im Voraus sichern, für unbedenklich und überdies für unzweifelhaft erklärt, dass auch bestehende Bahnen freiwillig die Verwaltung übernehmen werden, und zwar, wo die Verhältnisse dies bedingen, unter Garantie der Betriebskosten. Die Commission empfiehlt daher, auf die Anregung des Baues von Local-

bahnen unter Theilnahme der Communalverbände hinzuwirken und darauf Bedacht zu nehmen, dass bestimmte Fonds zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden“.

Trotz aller dieser Anregungen ist bisher auf diesem Gebiet in dem grössten Theile Deutschlands wenig geschehen. Weder die Regierungen noch das Publikum zeigten besonderes Interesse für die Eisenbahnen mit langsamer Fahrgeschwindigkeit und billigem Betrieb.

Nur in Bayern und neuerdings in Oldenburg ist die Frage ernstlicher in die Hand genommen. Bayern hat, soviel ich weiss, zuerst in Deutschland auf dem Wege der Gesetzgebung die Herstellung von Lokalbahnen gefördert. Das darüber mir mit dankenswerther Bereitwilligkeit von dem Generaldirector der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten Hrn. v. Hocheder zur Disposition gestellte, interessante Material folgt weiter hinten *).

Um jedoch vollständig zu sein — in einem Falle hat sich übrigens auch der preussische Staat bei der Herstellung einer Secundärbahn bereits betheiligt, und zwar bei der normalspurigen Secundärbahn von Neumünster über Heide nach Tönning in Schleswig-Holstein**). Da dies der erste Fall der Art in Preussen und der Bau so weit vorgeschritten ist, dass die Eröffnung des Betriebes derselben nahe bevorsteht, so dürfte es nicht uninteressant sein, aus den Verhandlungen des preuss. Landtages und aus einem mir in diesen Tagen zugegangenen Bericht des Baudirectors Wollheim***) über den Bau dieser Bahn einige nähere Mittheilungen zu machen.

Die Secundärbahn Neumünster-Tönning hat eine Länge von 87,5 Kilom. Im August 1875 hat sich die Gesellschaft für diesen Bahnbau constituirt. Das zum Bau erforderliche Kapital war auf 3 750 000 Mk. = 1 250 000 Thlr. veranschlagt, also pro Kilom. 42 750 Mk. = 14 250 Thlr. (pro Meile ca. 110 000 Thlr. = 330 000 Mk.) und zwar haben davon gezeichnet: die Kreise 658 300 Thlr. = 1 974 900 Mk., die Gemeinden und Adjacenten 335 400 Thlr. = 1 006 200 Mk. und die Altona-Kieler Eisenbahn

*) Leider war es mir nicht mehr möglich, schon jetzt auf dieses Material näher einzugehen. Es muss dies vorbehalten bleiben.

**) Die normale Spurweite, welche für die Hauptbahnen gilt, beträgt 1,435 Meter.

***) Abgedruckt in Nr. 41 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

300 000 Mk. Mit dem Rest von 156 600 Thlr. = 469 800 Mk. hat sich auf Grund des Gesetzes vom 23. Juni 1875 der Staat betheiligt.

Im Mai 1876 wurden die speziellen Bauprojecte genehmigt und der Bau begonnen. Derselbe wird in nächster Zeit vollendet sein.

An dem Baucapital wird nach der Mittheilung des Baudirectors Wollheim nicht unerheblich gespart, obwohl aus demselben gezahlt sind:

- 1) Der gesammte Grunderwerb — nicht eine einzige Parzelle ist unentgeltlich hergegeben;
- 2) ein Zuschuss von 150 000 Mk. für eine Dampffähre über die Eider bei Tönning, welche der Staat baut, die Bahnverwaltung aber betreiben wird;
- 3) sämmtliche Betriebsmittel bestehend in 5 dreiachsigen Tendermaschinen (Raddruck (90 bis 95 Ctr.) und 1 kleineren zweiachsigen (Fabrik Hohenzollern in Düsseldorf); 8 Personenwagen (Breslauer Waggonfabrik) mit 8 Sitzen II. Cl., 32 Sitzen III. Cl. (I. und IV. Cl. werden nicht gestellt), 2 Gepäckwagen, 10 bedeckte, 40 offene Güterwagen à 150 Ctr. Tragfähigkeit.

Die gesammten Herstellungskosten der Bahn werden etwa 42 000 Mark pro Kilom. betragen.

Die Maximalgeschwindigkeit der Bahn ist auf 30 Kilom. per Stunde festgesetzt.

Was die Betriebskosten dieser Bahn betrifft, so sind dieselben auf 230 000 Mk. = ca. 3000 Mk. pro Kilom. veranschlagt, und zwar für Personalausgaben 75 000 Mk. = 950 Mk. pro Kilom.*) und die übrigen Betriebskosten 155 000 Mk. = ca. 2000 Mk. pro Kilometer.

*) Der Personaletat ist wie folgt normirt: 1 Bahn- und Betriebs-Inspector nebst Assistent, 3 Kanzlisten, 1 Bahnhofsverwalter und Assistent in Heide und Tönning, 1 Expedient auf jeder Haltestelle (zusammen 9), 3 Weichenwärter je in Heide und Tönning, 2 auf jeder grösseren, 1 auf jeder kleineren Haltestelle (zusammen 18), 3 Packer je in Heide und Tönning, 4 Bahnmeister, 18 Bahnwärter, 2 Locomotivführer und 2 Heizer, 1 Zugführer, 1 Stellvertreter und Oberschaffner, 3 Schaffner und Bremser. Auf Bahnhof Neumünster ist der Betrieb mit Altona-Kiel gemeinschaftlich und werden die Betriebskosten (abgesehen von Unterhaltung der Gebäude und Geleise) nach Verhältniss der Wagenzahl repartirt. Auch führt Altona-Kiel die Geschäfte der Hauptkasse, der Betriebs- und Meilencontrole etc., wobei die Kosten nach Verhältniss der Einnahmen vertheilt werden.

Die Einnahme ist auf 4800 Mk. pro Kilom. angenommen, so dass dann immerhin noch 1800 Mk. pro Kilom. zur Verzinsung des Anlagekapitals von 42000 Mk. übrig bleiben.

Auch die Durchführung noch weiterer Secundärbahnen in Schleswig-Holstein ist nach den Mittheilungen des Baudirektors Wollheim als gesichert anzusehen.

In anderen Provinzen wird jetzt das Interesse für die bisher verschmähten secundären Bahnen ebenfalls lebhafter. Die Erfahrungen der letzten Jahre auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens haben viele Illusionen zerstört; die Anschauungen sind nüchterner, die Ansprüche bescheidener geworden. Man begreift, dass nicht jede Kreisstadt zum Anschluss „an den Weltverkehr“ eine Vollbahn haben kann, welche $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen Mark pro Meile kostet. Hier leistet eine Localbahn, die man mit 300000 Mk. und unter günstigen Umständen mit noch weniger herstellen kann, Alles, was erforderlich ist und billiger Weise verlangt werden kann. Die Bedeutung schneller Eisenbahnzüge — und gerade die grosse Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen ist es, welche den grossen und kostspieligen Sicherheitsapparat der Vollbahnen erfordert — wird häufig sehr überschätzt. Bei der Beförderung der Güter, der wichtigsten Aufgabe des Eisenbahnverkehrs, ist schon jetzt für die gewöhnlichen Güterzüge die Geschwindigkeit keine erhebliche; sie beträgt durchschnittlich etwa 2 Meilen pro Stunde in Preussen, noch nicht einmal so viel in Oesterreich und in England durchschnittlich etwa 3 Meilen pro Stunde.

Für den Bau von Secundärbahnen gerade in jetziger Zeit sprechen ausser den allgemeinen noch mehrere besondere Gründe.

Die Herstellungs- und Preisbedingungen sind heute so günstig, wie seit lange nicht. Vor einigen Jahren hatten Schienen, Locomotiven und Wagen einen mindestens um 20 bis 30 Procent höheren Preis. Die Eisenindustrie sucht heute überall eifrig nach Beschäftigung.

Das wichtigste Moment aber scheint mir, wenigstens für uns im Norden und Osten Deutschlands, das zu sein, dass man sich in den Kreisen der Selbstverwaltungs-Körperschaften baldigst wird die Frage beantworten müssen, ob die Localeisenbahn mit billiger Einrichtung und mit billigstem Betriebe nicht unter den von diesen Körperschaften ins Leben zu rufenden Verkehrsmitteln einen Platz neben der Chaussee erhalten soll.

Von vornherein möchte ich diejenigen, die diese Frage aufwerfen, davor schützen, dass man ihnen die Meinung unterstelle, als ob nun der Chausseebau ganz beseitigt, überall Localbahnen gebaut und die vorhandenen Chausseen in Localbahnen umgewandelt werden sollen. Davon kann selbstverständlich nicht die Rede sein. Die Chaussee wird nach wie vor ihre Bedeutung behalten — mit wesentlichen Modificationen vielleicht in ihrer Bauart — und man wird nicht überall den Schienenweg mit Dampfbetrieb an ihre Stelle setzen können. Es ist übrigens ohnehin dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Das aber scheint mir, wie die Sache heute liegt, garnicht von der Hand zu weisen zu sein, dass die Interessenten und die betheiligten Selbstverwaltungs-Corporationen in vielen Fällen, wo es sich um die Herstellung eines besseren Verkehrsweges handelt, werden erwägen müssen: ist hier nicht der Bau einer Localbahn, die nicht so erheblich mehr (in den steinarmen Niederungen sogar weniger) kostet als eine Chaussee, dieser letzteren vorzuziehen? Nach meiner Meinung würde die Antwort nicht selten zu Gunsten der Localbahn ausfallen; denn sie leistet dem Verkehr einen zuverlässigeren, ganz erheblich besseren und billigeren Dienst, als Frachtfuhrwerk und Chaussee — und was gewiss für unseren öffentlichen Haushalt nicht gering anzuschlagen ist, sie schafft sich, an richtiger Stelle angelegt und richtig verwaltet, nicht nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten, sondern auch Zinsen für das Anlagecapital — hier mehr, dort weniger.

Der Chausseebau hat in den letzten Jahrzehnten, namentlich in Nordost-Deutschland die finanziellen Kräfte unserer communalen Corporationen in bedeutendem Umfange in Anspruch genommen. So nothwendig auch der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes ist, — das Wachsen der communalen Lasten macht sich in empfindlicher Weise geltend. Dieses Wachsen ist sehr erklärlich; der Wegebau spielt dabei eine wesentliche Rolle. Im Staate Preussen z. B. hat sich der Bestand an Staats- und Kreischausseen von 3790 Meilen im Jahre 1862 auf 6565 Meilen im Jahre 1874 erhöht — freilich unter Zutritt der Chausseen der neuen Provinzen. In der Provinz Preussen waren im Jahre 1848 nur 21 Meilen Kreis-Chausseen, im Jahre 1862 164 $\frac{1}{2}$ Meilen und Anfang 1874 496 Meilen. Staats- und Kreis-Chausseen zusammen gab es in der Provinz Preussen 1862 443 $\frac{1}{2}$, Anfang 1874 821 $\frac{1}{2}$ Meilen jetzt wohl nicht viel unter 1000 Meilen. Die laufende Unter-

haltung dieser Chausseen kostet jetzt bereits den Kreisen und der Provinz zwischen 3 und 4 Millionen Mark jährlich. Und wie viele dieser Chausseen haben nicht heute neben den Eisenbahnen ihre Bedeutung fast ganz eingebüsst?

Ist es nicht natürlich, wenn die Kreise unter solchen Umständen daran denken, den Chausseebau etwas weniger schnell zu betreiben als bisher, und statt dessen da, wo der Verkehr nur unbedeutend ist durch Verbesserung der Vicinalwege zu helfen — und damit kann viel geholfen werden — und da, wo der Verkehr ein erheblicherer und mehr mannigfaltiger ist, statt der Chaussee eine Localeisenbahn ins Leben zu rufen? Ich zweifle nicht daran, dass das von mir bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhouse angeführte Beispiel des Kreises Deutsch-Crone, dessen Kreis-Verwaltung an das Project einer Localbahn von Deutsch-Crone nach Schneidemühl schnell und energisch herangetreten ist, auch bei uns im Osten bald Nachfolge finden wird*). Die Interessenten und die Kreise werden einsehen, dass der Bau einer Localbahn statt einer Chaussee an vielen Stellen finanziell und wirthschaftlich geboten ist. Zu wünschen ist nur, dass dies geschieht, bevor die vielen jetzigen Chausseebau-Projecte zur Ausführung gelangen.

Erfreulicher Weise hat der preussische Handelsminister neuerdings sein lebhaftes Interesse für die Entwicklung der Localbahnen mehrfach bethätigt. Eine vorläufige Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen ist soeben erlassen (s. Cap. VII, Seite 60) und man darf wohl annehmen, dass, wie die schleswig-holsteinischen Prospecte, so auch die anderen, sofern sie eine geeignete Grundlage haben, die Unterstützung der Staatsregierung finden werden. Der Staat hat aus mehr als einem Grunde dringende Veranlassung, den Bau von Localbahnen möglichst zu fördern: direct, indem er, wie in Frankreich und Bayern, wenn auch auf anderem Wege sich bei dem Bau derselben durch Zeichnung von Actien oder durch eine Beihülfe à fonds perdu betheiligt, indirect, indem er alles nicht unbedingt gebotene Eingreifen mit polizeilichen Verordnungen vermeidet und den Localbahnen Tariffreiheit gewährt. Auch die Reichspostverwaltung wird diesen Bahnen gegenüber den Anspruch nicht erheben dürfen, welchen sie den Hauptbahnen gegenüber geltend gemacht hat!

*) Das Nähere über dieses Project siehe Cap. V, Seite 47. Der Kostenanschlag ergiebt, dass hier die Meile normalspurige Localbahn nur 79800 Thaler kosten wird.

In dem bisher Angeführten war vorausgesetzt, dass die Localbahnen mit der normalen Spurweite der Hauptbahn von 1,435 Meter ausgeführt werden. Bekanntlich haben hervorragende Techniker für Localbahnen unter gewissen Umständen eine schmalere Spurweite empfohlen, weil diese einen billigeren Bau und billigeren Betrieb ermögliche. Wie aus den nachfolgenden Capiteln hervorgeht, haben mehrere schmalspurige Bahnen seit Jahren die Probe bestanden und sich vorzüglich bewährt. Gleichwohl wird die schmale Spur von vielen Technikern und Laien auf das lebhafteste bekämpft. Auch im preussischen Handelsministerium scheint man für die Schmalspur keinerlei Sympathieen zu haben. Es ist nicht meine Absicht, hier näher auf die Streitfrage einzugehen; ich glaube aber nach dem, was ich insbesondere in Oldenburg gesehen und von dem Herrn Geh. Oberbaurath Buresch dort gehört habe, — dessen in diesen Tagen erschienene, sehr interessante Broschüre über die Ocholt-Westersteder Bahn ich Allen, die sich mit der Sache beschäftigen wollen, empfehlen möchte — dass es ein Fehler ist, die schmale Spur ohne Weiteres zu verwerfen. Man mag immerhin dem Urtheil v. Nördlings, des Generaldirektors der österreichischen Bahnen, nicht beitreten, weil man schon seit längerer Zeit von der schmalspurigen Bahn allein die ökonomische Lösung des in allen Staaten jetzt hervortretenden Problems der Vicinalbahnen erwartet; jedenfalls wird man dem Frhrn. v. Weber zustimmen können, welcher verlangt, dass man in jedem einzelnen Falle reiflich abwäge, ob Schmal- oder Normalspur? und welcher zugiebt, dass die Schmalspur unter Umständen vortheilhafter und zweckmässiger ist wie die Normalspur. Dass die normalspurige Bahn mehr Anlass giebt, einen Betrieb einzurichten, der sich dem der Hauptbahn mehr nähert, als die der Pferdebahn näher stehende Schmalspurbahn, scheint mir nicht bestritten werden zu können. Und doch hängt der Erfolg der Localbahnen sehr wesentlich davon ab, dass man sich der Vorstellungen, die für den Betrieb der Hauptbahnen maassgebend sind, gänzlich entschlage, und dass man bei dem Betriebe dieser Bahn mehr auf die Grundsätze, welche bei dem Betriebe des Frachtfuhrwesens allgemein gelten, zurückkomme*). Aus diesem Grunde halte ich es auch nicht für unter

*) Die Betriebskosten der Ocholt-Westersteder Bahn, wie sie sich pro 1877 nach den Erfahrungen von 1876 stellen werden, giebt Herr Geh.-Rath Buresch in seiner oben erwähnten Broschüre wie folgt an:

1) Löhne des bisherigen Personals für das Jahr 3120 Mk., 2) Ergänzung

allen Umständen zweckmässig, den Hauptbahnen den Betrieb der Localbahnen zu übergeben. Es wird, meine ich, unvermeidlich sein, dass sie den Apparat des Betriebes umfangreicher herrichten, als es jenen Anschauungen entspricht.

Also auch der Schmalspur ihr Recht! Wenn die Zeitungen richtig berichten, hat das Reichseisenbahnamt auch bereits den Entwurf einer Sicherheitsordnung für die schmalspurigen Eisenbahnen dem Reichskanzleramte und Bundesrathe vorgelegt.

Die nachstehenden Berichte und Bearbeitungen geben speciellere Auskunft über mehrere, in Deutschland und anderen Ländern zur Ausführung gekommene Localbahnen. Mögen sie zu einer unbefangenen Prüfung der Frage die Anregung geben!

Königsberg, im Mai 1877.

Rickert.

des Personals zu Ocholt und Ablösung des Zugbegleiters 1000 Mk., 3) Löhne für Weichenstellen, Wasserpumpen etc. in Westerstede 900 Mk., 4) Löhne für Güterverladen 225 Mk., 5) Bahnerhaltung, durchschnittlich 2 Mann täglich, 600 Arbeitertage zu 2 Mk. 1200 Mk., 6) Remuneration des Bahnmeisters 104 Mk., 7) 4200 Ctr. Torf zu 0,48 Mk. 2016 Mk., 8) Oel zum Schmieren und Erleuchten 750 Mk., 9) auf 21 000 Zugkilometer (täglich 4 Züge in jeder Richtung und einige Extrazüge) Reparaturkosten der Maschinen und Wagen zu 0,075 Mk. 1575 Mk., 10) Geschäftskosten 600 Mk., 11) Unvorhergesehene Ausgaben 168 Mk., Gesamt-Ausgabe 11 658 Mk. Ergiebt Ausgabe für den Bahnkilometer 1665,4 Mk., das ist für den Zugkilometer bei 4 täglichen Zügen in jeder Richtung $= 365 \times 7 \times 4 \times 2 = 20\,440 = 0,57$ Mk., also für die Meile $= 0,57 \times 7,5 = 4,28$ Mk. Für normalspurige Bahnen betragen die Kosten für die Zugmeile bei den Oldenburgischen Staatsbahnen (1875) 11,48 Mk., bei der Hannover'schen Staatsbahn (1874) 24,53 Mk., bei der Westfälischen Staatsbahn (1874) 25,65 Mk.

Die Einnahme der Bahn angenommen zu 21 000 Mk., wie das nach der bisherigen Erfahrung füglich geschehen kann, und davon abgezogen die obige Ausgabe mit 11 658 Mk., ergiebt einen Reinertrag von 9348 Mk. und eine Verzinsung des wirklich verwendeten Anlage-Capitals von rund 182 600 Mk. zu 5,15 %. Nimmt man an, dass der Reservefonds bis auf die in Oberbau-Material und Geräthen angelegte Summe von 9250 Mk., also die Baarsumme von 41 268 Mk. zu $4\frac{1}{2}$ % verzinslich belegt werden kann, so erträgt derselbe an Zinsen 1857 Mk. Rechnet man diesen Betrag dem oben zu 9348 Mk. ermittelten Reinertrage hinzu, so reicht die daraus sich ergebende Summe von 11 205 Mk. aus, um das Nominal-Capital der Gesellschaft von 223 800 Mk. mit 5,01 % zu verzinsen, ein Ergebniss, welches, wenn erreicht, die kühnsten Erwartungen übertreffen dürfte.

Zur Frage
über den Bau von Local- (Secundär-) Eisenbahnen.

Nur Frage

über den Plan von Local- (Secundär-) Eisenbahnen.

I.

Berichte der Landesbau-Inspectoren Kretschmer und Wendt über Secundärbahnen.

I. Die Bröhlthalbahn.

Die Bröhlthalbahn, im Kreise Sieg, Regierungsbezirk Cöln, führt von Hennef, einer Station der Deutz-Giessener Eisenbahn, durch das Bröhlthal nach Waldbröl. Sie ist 29 929 M. lang und liegt bis auf 942,5 M. vor der Endstation Waldbröl ganz auf dem Bankett der zwischen den Gräben 7,53 M. breiten Bröhlthaler Chaussee. Eine Absperrung zwischen Bahn und Chaussee besteht nicht, auch sind nur an solchen Stellen in Ortschaften Barrieren für Wegeübergänge hergerichtet, von welchen aus die Annäherung eines Zuges nicht frühzeitig genug bemerkt werden kann.

Bei der Station Schönenberg zweigt die 2421 M. lange Saurenbacherthal-Bahn ab, für welche aber zum grössten Theil ein eigener Bahnkörper hergestellt ist.

Die Spurweite der Bahn beträgt 0,785 M.

Oberbau.

Die Schwellen sind von Eichenholz, 1,255 M. lang, 0,13 M. hoch und 0,16 M. breit, sie liegen bei den leichteren Schienen 0,5 M., bei den schwereren 0,75 M. von Mitte zu Mitte entfernt und sind für die Schienenaufgabe auf $\frac{1}{20}$ Steigung gekappt.

Die Schienen sind Vignoles-Schienen, die zuerst verwendeten haben ein Gewicht von 11 Klgr., die jetzt zur Anwendung kommen ein solches von 18,8 Klgr. pro Meter. Sie liegen ohne Unterlagsplatten auf den Schwellen und sind gegenseitig durch 2 Laschen und 4 Laschen-Schrauben mit einander verbunden. Auf den Schwellen wurden sie früher durch Hacknägel, jetzt durch Schraubennägel tire-fonds befestigt.

Der laufende Meter Oberbau hat durchschnittlich 12 Mark gekostet.

Indem die Bahn auf einem Bankett der Bröhlthaler Bezirksstrasse liegt, folgt sie deren Krümmungen und hat in den schärfsten Biegungen Radien von 34 und 38 M. Für solche scharfe Curven werden die Schienen auf einer Biegemaschine gebogen.

Curven.

Steigungs-Ver-
hältnisse der
Bahn.

Die Steigungen wechseln von 1:51 bis 1:350 und bei der Saurenbacherthal-Bahn von 1:36 bis 1:78. Zwei Steigungen von 1:30 liegen zugleich in Curven.

Stationen und
Haltestellen.

Die Bahn hat 12 Stationen resp. Haltestellen, 3 derselben haben Stationsgebäude mit kleineren und grösseren Warteräumen, ein viertes Stationsgebäude wird gegenwärtig auf der Endstation Waldbröl errichtet. Auf den übrigen Haltestellen erwarten die Passagiere entweder im Freien oder in den nächsten Schanklocalen die Ankunft des Zuges.

Wasserstationen, bestehend aus Handpumpe und Reservoir, existiren 5 und zwar auf jeder Endstation und auf drei Mittelstationen je eine.

Im Ganzen sind 3 Drehscheiben vorhanden und zwar auf jeder Endstation und an der Abzweigung der Saurenbacherthal-Bahn je eine. Güterschuppen sind nur da vorhanden, wo Stückgut zur Verfrachtung kommt und Locomotivschuppen nur an den beiden Endstationen.

Ausserdem befindet sich auf Station Hennef eine Reparaturwerkstätte, bestehend aus Schmiede, Schlosserei und Stellmacherwerkstätte. In derselben werden mit Ausnahme grösserer Kesselreparaturen nicht nur alle Reparaturen an Maschinen und Wagen gemacht, sondern auch alle neuen Wagen gebaut und Weichentheile gefertigt und montirt.

Betriebsmaterial.

Die Bahn besitzt 4 Locomotiven, 5 Personenwagen und 50 Güterwagen.

Die Locomotiven sind Tendermaschinen, laufen auf 6 gekuppelten Rädern und sind mit Funkenfängern und einer Einrichtung versehen, mittelst welcher der abziehende Dampf zeitweise, anstatt durch den Rauchfang zu entweichen, sich in die Wasserkasten oder in die freie Luft führen lässt, so dass an Strohdächern gefahrlos vorbeigefahren und beim Begegnen mit Zugthieren das Geräusch des ausströmenden Dampfes vermieden werden kann.

Drei Locomotiven arbeiten mit 6, die vierte mit 10 Atmosphären Ueberdruck; sie wiegen mit ganzer Wasser- und Kohlenfüllung 12600 resp. 15000 Klgr.

Die Personenwagen haben Endperrons, von welchen aus das Ein- und Aussteigen erfolgt. Die Sitze sind an den Längsseiten der Wagen angeordnet und lassen zwischen sich einen Gang zur Communication von einem Perron zum anderen.

Die Güterwagen haben ein Eigengewicht von 2200 bis 2700 Klgr. und eine Tragfähigkeit von 5000 Klgr.

Die Achsen derselben sind von Puddelstahl und 0,092 M. in der Nabe stark. Die Räder, theils Speichenräder mit Puddelstahlbandagen, theils Scheibenräder, haben 0,785 M. und 0,63 M. Durchmesser. Ersterer hat sich für die Verhältnisse der Bahn als der passendere erwiesen. Die Wagen sind mit Puffer, Gussstahlfedern

und elastischem Anzuge versehen. Der Puffer sitzt in der Mitte der Pufferbohle über der Anzugsvorrichtung. Die Breite der Wagen beträgt 1,883 M.

Die Bahn hat keine Signalisirung. Bei Ueberwegen, bei Krümmungen, welche die Aussicht verdecken, sowie vor dem Begegnen der Fuhrwerke wird geläutet, in letzterem Falle langsamer gefahren und der Dampf abgesperrt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt in freier Bahn 4 Minuten, in Dörfern 8 Minuten per Kilometer. Postsachen werden von der Bahn nicht befördert. Der Fahrpreis für Personenbeförderung variirt zwischen 0,6 und 0,4 Pfennigen pro Kilometer und nimmt mit der Entfernung ab. Für Retourbillete wird der $1\frac{1}{2}$ fache Betrag des einfachen Billets gezahlt.

Betrieb.

Das Ueberladen der Güter aus den kleineren Wagen der Bröhlthalbahn in die grösseren der anschliessenden Hauptbahn geschieht meistens aus freier Hand. Nur für solche Güter, wie Kohlen, Eisenstein etc., die ein Abstürzen vertragen, ist eine Sturzbühne erbaut. Die kleineren Wagen der Bröhlthalbahn fahren dann mittelst einer Rampe auf ein Gerüst, unter welchem die grösseren Wagen der Deutz-Giessener Bahn stehen, und entladen, indem ihre Längswände geöffnet werden, mittelst Trichter in die unten stehenden Wagen. Die Ueberladekosten betragen von der Hauptbahn auf die Bröhlthalbahn 2,1 Mk. und von letzterer auf die Hauptbahn 1,7 Mk. pro 5000 Kilogr.

Auf der Bahn bewegen sich täglich 2 Züge hin und 2 zurück, zu deren Bedienung:

2 Locomotivführer	mit je	90 Mk.	monatlichem Gehalt,
2 Heizer	„ „	65 „	„ „
2 Anheizer	„ „	36 „	„ „
1 Zugführer	„ „	66 „	„ „
1 Hilfszugführer	„ „	63 „	„ „
4 Bremser	„ „	57 „	„ „

angestellt sind. Dieselben beziehen also in Sa. 739 Mk. monatliches Gehalt. Ausserdem erhält das Zugpersonal noch Zehrungsgeld. —

Billetausgabe und Güterexpedition wird da, wo Stationsgebäude vorhanden sind, von Bahnbeamten besorgt, im Uebrigen geben 3 Schankwirthe Billete aus, von denen aber nur einer, der gleichzeitig das Einziehen der Frachtbeträge und die Güterausgabe besorgt, eine Vergütung von 25 Mk. monatlich erhält.

Für die Benutzung der Banketts der Bröhlthaler Chaussee zur Anlage der Eisenbahn ist eine Entschädigung an die Chausseebau-Verwaltung nicht gezahlt, doch hat die Eisenbahn-Gesellschaft die Siegbrücke, welche zugleich für jeden anderen Verkehr dient, ganz aus eigenen Mitteln bauen und ausserdem eine Abspliesse an die Chausseebau-Verwaltung zu Materialienplätzen unentgeltlich abtreten müssen.

Anlagekosten.

Die Anlagekosten der incl. Bahnhofsgelise 33126 M. langen Bahn betragen bis ultimo 1875 = 757264 Mk., oder pro Kilom. 22860 Mk., d. h. pro Meile von 7500 M. = 171450 Mk., und excl. Bahnhofsgelise bei 32351 M. Länge pro Kilom. 23408 Mk., d. h. pro Meile von 7500 Meter = 175560 Mk.

Diese Anlagekosten vertheilen sich wie folgt:

1. für Oberbau auf	51,1 %
2. für Anlage der Stationen auf	18,1 „
3. für Betriebsmittel auf	17,1 „
4. für den Bau der Siegbrücke nebst Ufer- befestigungen auf	9,3 „
5. für sonstige Ausgaben auf	4,4 „
	Sa. 100 %.

Die Anlagekosten sind aufgebracht durch: 510000 Mk. Actien-capital, von denen 120000 Mk. Actien nicht begeben sind, durch 180000 Mk. Staatsprämie und durch Verwendung der jährlichen Ueberschüsse aus den Einnahmen.

Betriebsergeb-
nisse.

Im Jahre 1875 haben die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr, sowie aus Nebengefällen 95180,33 Mk., die Betriebsausgaben 59381,87 Mk., d. h. 62,4 % der Gesamteinnahme oder 1836 Mk. pro Kilom. betragen, so dass ein Ueberschuss von 35798,46 Mk. verblieb, welcher zu Neuanschaffungen und Abschreibungen verwendet ist.

Die von Hause aus dürftige Anlage der Bahn, die geringen Betriebsmittel und der ganz und gar unzureichende Betriebsfonds waren Veranlassung, dass die jährlichen Ueberschüsse aus den Einnahmen stets zur Completirung der Bahn und ihres Zubehörs verwendet werden mussten und Zinsen an die Actionaire bisher nicht gezahlt werden konnten.

II. Die Ocholt-Westerstede Bahn.

Die Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede im Grossherzogthum Oldenburg führt von Ocholt, einer Station der Oldenburg-Leerer Bahn nach Westerstede. Sie ist 7 Kilom. lang und liegt zum Theil neben einer Landstrasse, von der sie durch einen Graben getrennt ist. Die Frequenz dieser Landstrasse ist unbedeutend und hat nach Beobachtungen während eines ganzen Jahres in maximo 44, in minimo 3 Fuhrwerke pro Tag betragen. Das unregelmässige Längenprofil dieser Strasse ist für den Fahrdamm durch Auf- und Abtrag ausgeglichen, so dass stellenweise zwischen beiden eine Niveaudifferenz von in maximo 1 M. besteht. Im Uebrigen und zwar auf dem weitaus grösseren Theile ihrer Länge ist für die Bahn ein eigener Dammkörper hergerichtet.

Die Bahn durchschneidet mit Ausnahme der Endstation Westerstede keine Ortschaften und jene nur auf 220 M. Länge. Die Wegeübergänge in freier Bahn sind nicht durch Barrieren ab-

geschlossen, es wird aber vor Passiren eines Wegeüberganges mit einer auf der Locomotive befindlichen Glocke geläutet.

Die Bahn ist auch im Dammkörper nur eingleisig ausgeführt und hat eine Spurweite von 0,75 M. Die Mittelschwellen sind 1,33 resp. 1,2 M. lang, 0,1 M. hoch und 0,15 resp. 0,175 M. breit; die Stossschwellen 1,33 M. lang, 0,1 M. hoch und 0,175 M. breit. Sie liegen in Sand gebettet, der aus den Seitengräben gewonnen ist. Kies wurde nicht verwendet.

Oberbau.

Die Schienen sind Vignoles-Schienen, haben ein Gewicht von 12,6 Kilogr. pro Meter und werden gegenseitig durch 2 Laschen und 4 Laschenbolzen mit einander verbunden. Auf den Schwellen liegen sie ohne Unterlagsplatten, die nur in Curven von über 200 M. am Stoss angewendet wurden, und sind auf ihnen durch 3 Hacknägeln befestigt.

Ungefähr 14 % der ganzen Länge der Bahn liegt in Curven, welche 200 oder 300 M. Radius haben. Nur an den Endstationen sind Radien von 100 und 200 M. und auf den Bahnhöfen solche von 85 M. angewendet.

Curven.

Von der ganzen Länge der Bahn befinden sich ca. $41\frac{1}{2}$ % im Gefälle, welches in freier Bahn nicht unter 1:300 und nur in der Ortschaft Westerstede auf 40 M. Länge 1:100 und auf 180 M. Länge 1:133 beträgt.

Steigungs-Verhältnisse.

Die Bahn hat ausser den beiden Endstationen nur noch eine Zwischenstation. Auf allen dreien sind besondere Stationsgebäude nicht errichtet. Auf jeder Endstation ist ein Torfschuppen und ausserdem in Westerstede, woselbst die Locomotiven stationirt sind, ein Locomotivschuppen für 2 Stände nebst Wasserstation und Wärterwohnung erbaut. Drehscheiben sind nicht vorhanden.

Stationen und Haltestellen.

Die Bahn besitzt 2 Locomotiven, 3 Personenwagen und 6 Güterwagen.

Betriebsmittel.

Die Locomotiven sind Tendermaschinen, haben leer ein Gewicht von 6000 Kilogr. und incl. Torf- und Wasserfüllung ein solches von 6400 Kilogr. Dieselben laufen auf 4 Rädern und haben incl. Reservetheile je 11137 Mk. gekostet. Sie werden mit Torf geheizt und verbrauchen für die ganze Tour von 7 Kilometer ca. 50 Kilogr. Torf.

Die Personenwagen haben Endperrons zum Ein- und Aussteigen. Die Sitze sind an den Längsseiten der Wagen angeordnet, und zwar enthält der eine Personenwagen 36 Sitzplätze III. Klasse und jeder der beiden anderen Wagen 6 Sitzplätze II. Klasse und 22 Sitzplätze III. Klasse, ausserdem einen abgesonderten Raum für Gepäck und Postsachen und ein Hundecoupee. Jeder Wagen ruht auf 4 Achsen, von denen je 2 combinirt sind.

Die Güterwagen haben ein Eigengewicht von 2400 Kilogr. und eine Ladefähigkeit von 5000 Kilogr. Von denselben sind 4 offene und 2 bedeckte Wagen, deren Preis excl. Achsen, Räder und Federn 700 resp. 1187 Mark betrug.

Betrieb.

Die Bahn hat weder optische noch Telegraphen-Signale. Vor Passiren eines Ueberweges wird mit einer Glocke, die sich auf der Locomotive befindet, geläutet.

Der Billetverkauf und die Expedition der Güter wird in Ocholt von der Hauptbahn, in Westerstede von einem Restaurateur unentgeltlich besorgt. Die Fahrpreise sind höher als auf der Hauptbahn und betragen für ein Billet II. Klasse 50 Pf., für ein Billet III. Klasse 30 Pf., während diese Preise auf der Hauptbahn 30 resp. 20 Pf. sein würden. Nach und von der Zwischenstation werden zwar Billete ausgegeben, doch nur zum Fahrpreise der ganzen Tour. Die Bahn befördert auch Postsachen und erhält dafür von der Postverwaltung eine jährliche Entschädigung von 960 Mark, denselben Betrag nämlich, der früher für die Beförderung der Postsachen an einen Fuhrwerksbesitzer gezahlt wurde.

Auf der Bahn coursiren täglich 8 Züge, 4 von Westerstede nach Ocholt und 4 von Ocholt nach Westerstede. An Sonn- und Feiertagen wird der Betrieb eingestellt. Das gesammte Fahrpersonal besteht aus einem Schaffner und zwei Locomotivführern, welche gegen 2,5 Mk. täglicher Diäten engagirt sind und ausserdem Prämien-gelder für Ersparungen an Torf und Oel erhalten.

Die Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues ist dem Bahnmeister der Hauptbahn übertragen, der an 2 Tagen jeder Woche die Ocholt-Westersteder Bahn revidirt und dafür eine Zulage von 1 Mk. pro Tag erhält. Er lässt die betreffenden Unterhaltungsarbeiten von 6 Rottenarbeitern ausführen, welche zugleich das Ueberladen der Güter auf der Station Ocholt aus den kleineren Wagen in die grösseren der Hauptbahn und umgekehrt besorgen. Dieses Ueberladen geschieht aus freier Hand und wird dadurch erleichtert, dass das Geleise der Secundärbahn um so viel höher gelegt ist, als das Geleise der Hauptbahn, wie die Differenz der Bodenhöhen der betreffenden Wagen beträgt, sodass nunmehr die Bodenflächen beider Wagen in gleichem Niveau liegen.

Anlagekosten.

Die Anlagekosten der 7 Kilom. langen Bahn betragen 180580 Mk., d. h. pro Kilom. 25800 Mk. und pro Meile von 7500 M. = 193500 Mk. Dieselben vertheilen sich wie folgt:

1. für Grunderwerb auf	6,8 %
2. für Erdarbeiten auf	12,0 „
3. für Brücken und Durchlässe auf	2,4 „
4. für Oberbau auf	41,0 „
5. für Hochbauten auf	6,9 „
6. für Einfriedigungen auf	1,2 „
7. für Wegeanlagen auf	0,5 „
8. für Betriebsmittel auf	24,1 „
9. für allgemeine Kosten auf	5,1 „
Summa	100 %

Die Bahn ist auf Actien erbaut. Zur vollständigen Herstellung derselben incl. der Verzinsung während der Bauzeit ist ein Kapital von 223800 Mk. bestimmt, welches aufgebracht wurde durch:

1. 150 Stück Prioritätsactien à 300 Mk.	. 45 000 Mk.
2. 196 Stück Stammactien à 300 Mk.	. . 58 800 „
3. einen Beitrag bis zu 30000 Mk. à fonds perdu von der Gemeinde Westerstede	. 30 000 „
4. eine Anleihe von 90000 Mk., verzinslich mit $4\frac{1}{2}\%$	 90 000 „
Summa	. 223 800 Mk.

Die Bahn ist seit dem 1. September 1876 im Betrieb und	Betriebsergeb-
hat in den drei Monaten September, Oktober und November	nisse.
aus dem Personenverkehr	 3676 Mk.
aus dem Güterverkehr	 800 „
aus der Vergütung für Beförderung der Postsachen	 240 „
Summa	. 4716 Mk.

eingenommen. — Die laufenden Betriebsausgaben incl. der Kosten für Instandhaltung der Erdarbeiten und für die richtige Lage des Oberbaues haben für diese Zeit rot. 2150 Mk. betragen. Wie hoch sich aber die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Reparaturen des Betriebsmaterials etc. belaufen werden, ist bei der kurzen Zeit, während welcher die Bahn sich im Betrieb befindet, nicht anzugeben, dürften aber kaum unter 2000 Mk. pro Quartal betragen. Hiernach würde sich ein jährlicher Reingewinn von ca. 2000 Mk. ergeben. Es ist indessen zu berücksichtigen, dass die Bahn zu einer ungünstigen Zeit eröffnet ist, dass daher die Entwicklung des Verkehrs sich nicht in der Weise herausgebildet hat, wie es naturgemäss sein müsste; und dass mithin in der Folge auf grössere Einnahmen zu rechnen sein dürfte.

III. Die Bahn von Sande nach Jever.

Die Bahn von Sande nach Jever liegt im Grossherzogthum Oldenburg und führt von Sande, einer Station der Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn nach Jever. Sie hat Normalspur, kleinere Tenderlocomotiven, die mit Torf gefeuert werden, schwächere Schienen als sonst bei Vollbahnen üblich, und unterscheidet sich im Uebrigen wenig von diesen. Das ursprüngliche Anlagekapital der 12,96 Kilom. langen Strecke betrug 45600 Mk. und ist durch vermehrte Neubeschaffungen, durch Zubauten etc. bis jetzt auf rot. 64000 Mk. pro Kilom. gestiegen.

Die Bahn ist dadurch bemerkenswerth, dass sie zwischen den Stationen Sanderbusch und Heidmühl auf ca. 3 Kilom. Länge dicht neben einer Klinkerchaussee liegt, von der sie nur durch einen einfachen Lattenzaun getrennt ist. Indem aber die Fahrgeschwindigkeit der Züge bedeutend ist, nämlich 2 Minuten pro Kilom. und keine Vorrichtungen existiren, das Geräusch der zugführenden Maschine zu vermindern resp. den ausströmenden Dampf abzusperren, so erwachsen daraus für die Fuhrwerke, welche die Chaussee benutzen,

vielfache Unzuträglichkeiten. Thatsache ist, dass die Chaussee nicht mehr in dem Maasse frequentirt wird, wie das Bedürfniss vorhanden ist und dass auch mehrfach um Erbauung einer neuen Chaussee für die neben der Bahn befindliche petitionirt ist. Bei geringerer Fahrgeschwindigkeit würden die erwähnten Uebelstände wenig oder garnicht hervortreten.

IV. Die Bahn von Lambach nach Gmunden.

Die schmalspurige Bahn von Lambach nach Gmunden zweigt sich von der Station Lambach der Kaiserin Elisabeth-Bahn ab und verbindet bei einer Länge von 27424 lfd. M. dieselbe mit dem Ablageplatz an dem Gmündener See.

Diese Bahn ist bereits im Jahre 1830 als Pferdebahn erbaut und in den Jahren 1859 und 1860 zum Betriebe für Locomotiven mit theilweiser Benutzung des Planums der alten Pferdebahn umgebaut worden.

Die Bahn befördert hauptsächlich Braunkohlen von der Station Breitenschützing der Kaiserin-Elisabeth-Bahn bis Gmunden, zum Betriebe der Salzwerke des Salzkammergutes, welche dortselbst in Schiffe verladen werden, ferner Salz in grossen Quantitäten von Gmunden nach Lambach, die Materialien für den Betrieb der grossen Papierfabrik in Eichberg und die Passagiere, welche nach Ischl reisen.

Um das Umladen der Kohlen in Lambach zu vermeiden, ist zwischen den Schienen der normalspurigen Kaiserin Elisabeth-Bahn ein Geleise von 7,4 Kilom. Länge in der Spurweite der Lambach-Gmündener Eisenbahn eingelegt, so dass die Wagen der Schmalspurbahn bis nach der Kohlenstation Breitenschützing zum Einladen von Kohlen expedirt werden können; auf der Station Lambach befindet sich ein schmalspuriger Einschaltewagen mit doppelten Puffern, 2 Zugketten und Bremsvorrichtung, um event. Wagen von beiden Geleisebreiten die Strecke passiren zu lassen.

Die Bahn hat ein besonderes Planum, vollständiges Wärterpersonal und Schutzbarrieren, Signal- und Telegraphendienst wie auf der Hauptbahn.

Oberbau.

Die Spurweite der Bahn beträgt 1,106 M., die Schwellen sind von Kiefern-Holz, 1,80 M. lang, 0,15 M. hoch und 0,21 M. breit. Die Bettungsstärke beträgt 0,25 M. Die Schienen sind 5,7 M. lange Vignoles-Schienen, wurden früher in einer Schwere von 25,1 Klgr. pro lfd. Meter verwendet, neuerdings werden jedoch die Auswechselungen durch Schienen mit dem Normalprofil der Kaiserin Elisabeth-Bahn bewirkt; die Laschen haben vier Bolzenlöcher, von denen jedoch nur zwei gebraucht werden; die Schienen werden neuerdings durch Schraubennägel (tire-fonds) befestigt.

Kurven.

Von den 27300 lfd. M. Länge der Bahn liegen 7978,3 lfd. M. in Kurven, theilweise mit bedeutender Steigung, die schärfsten

Kurven haben einen Radius von 76 M. und sind Spurstangen zur Erhaltung der Spurweite bei denselben angewendet.

Steigungen sind in den Verhältnissen 1 : 140, 1 : 100 und 1 : 29 vorhanden; diese letzte Steigung liegt zwischen den Stationen Engelhof und Gmunden und wird mit Lasten von den Güterzugsmaschinen überwunden, doch werden Güterzüge getheilt hinaufgeschleppt.

Steigungs-Verhältniss.

Ausser der Anfangs- und Endstation sind auf der Strecke noch die Stationen Alt-Lambach, Langholz, Roitham, Traunfall, Eichberg, Laakirchen, Oberweiss und Engelhof vorhanden, auf welchen sämmtlich Stationsgebäude mit grösseren und kleineren Warteräumen vorhanden sind; Wasserstationen existiren vier, vier grosse Drehscheiben auf den Stationen Lambach, Gmunden, Eichberg und Laakirchen, ausserdem 14 kleine, Güterschuppen sind in Alt-Lambach, Eichberg, Laakirchen und Engelhof zusammen sechs vorhanden.

Stationen und Haltestellen.

Die Reparaturen werden in den Werkstätten der Hauptbahn ausgeführt, so dass derartige grössere Anstalten an der Bahn nicht vorhanden sind.

In Gmunden befindet sich ein grosser Güterbahnhof, mit Hafen-Anlage an dem Gmundener See mit 1600 lfd. M. Geleise, und ist dort eine interessante einfache Vorrichtung vorhanden, um beladene Kohlenwagen zu heben und direct in die Schiffe auszuschütten. Der Güterbahnhof in Lambach dient, mit 1348 lfd. M. schmalspurigem Geleise, für beide Bahnen und sind dort zur Umladung lange bedeckte Laderampen vorhanden, deren Fussboden mit den Fussböden der Wagen in gleicher Höhe liegt.

Das Umladen der Güter geschieht aus freier Hand und kostet pro 100 Klgr. 1,5 Kreuzer = 3 Pf. (ohne Berücksichtigung der Coursdifferenz) bei welchem Lohn die Arbeiter täglich 1 Gulden 30 Krtz. = 2 Mark 60 Pf. (ohne Berücksichtigung der Coursdifferenz) verdienen.

Ausserdem liegen auf Station Alt-Lambach 710, Roitham 116,8, Traunfall 22, Eichberg 132,1, Laakirchen 126,7, Oberweiss 122,2, Engelhof 602 lfd. M. Nebengeleise.

Es sind 10 Personenzugs-Locomotiven (Tender-Maschinen) vorhanden, welche leer 9000 Klgr., ausgerüstet 13500 Klgr. wiegen, eine Maschinenkraft von 54 Pferdekraften erzeugen und deren Kessel ca. 30 □-M. Feuerfläche darbietet.

Betriebs-Material.

Diese Maschinen haben einen vierrädrigen Drehschemel, auf welchem der Vordertheil der Maschine ruht und 2 gekuppelte Treibachsen.

Ausserdem sind vier Lastzugs-Locomotiven (Tender-Maschinen) vorhanden, welche leer 12500 Kilogr., ausgerüstet 19500 Kilogr. wiegen, eine Maschinenkraft von 95 Pferdekraften erzeugen und deren Kessel ca. 51,4 □-M. vom Feuer berührte Fläche besitzt.

Diese Maschinen haben 6 gekuppelte Räder mit beweglichem Lenkgestell und dürfen auf der Steigung von 1 : 29 bei Lastzügen

nur mit 6000 Klgr., bei Personenzügen nur mit 2700 Kilogr. belastet werden, so dass schwerere Züge getheilt hinaufgezogen werden müssen.

Als Brennmaterial werden nur Braunkohlen benutzt, welche pro 50 Klgr. 19 bis 20 Krtz. = 38 bis 40 Pf. (ohne Berücksichtigung der Coursdifferenz) kosten; für Personenzüge gebraucht die Locomotive 110 bis 115 Klgr., für Lastzüge 135 bis 145 Klgr., für die Bergstrasse 1:29 475 bis 500 Klgr. Braunkohlen für die zurückgelegten 7500 Kilom., wobei mehrfache Versuche ergeben haben, dass der Brennwerth von 0,431 Tonnen Braunkohlen = 1 Kubikm. Tannen-Holz ist.

An vierrädrigen Personenwagen sind 53 Stück vorhanden, von denen die Wagen I. Klasse von 4000 Klgr. Schwere 18 Personen, die Wagen II. Klasse von 3800 Klgr. Gewicht 20 bis 24 Personen, die Wagen III. Klasse von 3500 Klgr. Gewicht 20 bis 24 Personen, die offenen Wagen von 2000 Klgr. Gewicht 24 Personen fassen.

An Güterwagen sind 524 Stück vorhanden, von denen die vierrädrigen bei einer Ladungsfähigkeit von 2500 Klgr. 1750 Klgr. schwer, die 10 achträdrigen bei einer Ladungsfähigkeit von 4000 Klgr. 2500 Klgr. schwer sind; an den Güterwagen sind vielfach einfache Hebel-Bremsen angebracht, welche nur bei langsamem Fahren mit der Hand herunterzudrücken und in Betrieb zu setzen sind; die Räder der Personen- und der Güterwagen sind meistens Scheibenräder von 0,78 M. Rad-Durchmesser. Die sämtlichen Wagen haben theils harte, theils elastische Puffer mit Gummizwischenlagen.

Betrieb.

Der Betrieb auf der Bahn wird von dem Personal der Kaiserin-Elisabeth-Bahn vollständig geleitet und ausgeführt und ist bei der grossen Frequenz auf derselben ein sehr bedeutendes Beamten-Personal vorhanden.

Auf der Bahn bewegen sich constant in der Richtung von Lambach nach Gmunden täglich ein Postzug mit 17,2 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, zwei Schnellzüge mit 22,8 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, zwei Personenzüge mit 17,5 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, ein Lastzug mit 15,2 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde und drei Lastzüge mit 14,8 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde nach Bedarf; hingegen in der Richtung von Gmunden nach Lambach täglich constant ein Postzug mit 18,6 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, zwei Schnellzüge mit 22,8 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, ein Personenzug mit 18,8 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, ein Lastzug mit 14,6 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde und drei Lastzüge nach Bedarf mit 13,9 Kilom. mittlerer Geschwindigkeit pro Stunde, während auf der schmalspurigen Bahn von Lambach nach Breitenschützing täglich nach Bedarf in jeder Richtung zwei Kohlenzüge mit einer mittleren Geschwindigkeit von 17,6 Kilom. pro Stunde abgelassen werden.

Die Preise für die Beförderung der Güter und Personen sind dieselben wie auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn, deren Zweigbahn die Lambach-Gmundener Bahn ist und auf welcher derselben der grösste Theil der Güter zugeführt wird, so dass die Haupt-Einnahme der Kaiserin Elisabeth-Bahn von dieser Zweigbahn herrührt.

Auf der Bahn ist ein vollständiges Signal- und Telegraphensystem vorhanden.

Die Anlagekosten der, wie am Eingange erwähnt, aus einer Pferdebahn entstandenen Locomotivbahn, sind unverhältnissmässig hoch und für andere Verhältnisse nicht maassgebend, da die Pferdebahn von den Concessionairen seiner Zeit für einen sehr hohen Preis (1953350 fl.) erworben werden musste, und ausserdem noch 242000 fl. bis zur Vervollständigung kostete, verzinsen sich aber dennoch durchschnittlich seit einer Reihe von Jahren auf ca. 3 %.

Die Gesamt-Einnahmen betrugen im Jahre 1875: 239057 fl., im Jahre 1876: 280195 fl.

Die Gesamt-Ausgaben betrugen im Jahre 1875: 194331 fl., im Jahre 1876: 223335 fl.

In Procenten der Einnahme ausgedrückt, betrugen die Ausgaben im Jahre 1875: 81,29 %, im Jahre 1876: 79,71 %.

Die Bahn hat befördert im Jahre 1875: 79725 Personen, 86431 Güter (Tonnen), im Jahre 1876: 85520 Personen, 105320 Güter (Tonnen).

V. Die Eisenbahn von Antwerpen nach Gent.

Die Eisenbahn von Antwerpen nach Gent wurde im Jahre 1842 concessionirt und im Bau der Art gefördert, dass im October 1844 die Strecke von Antwerpen nach St. Nicolas und am 9. August 1847 die Strecke von St. Nicolas nach Gent und somit die ganze Linie dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die Bahn ist schmalspurig, in allem Uebrigen aber mit der Vollständigkeit und dem Comfort ausgeführt, wie dieses bei Vollbahnen in Belgien üblich ist. Personen- und Güterverkehr sind so bedeutend, dass beabsichtigt wird, sobald der Südbahnhof der Belgischen Staatsbahn in Antwerpen und demgemäss die Brücke über die Schelde erbaut sein werden, die Bahn in eine Vollbahn umzuwandeln. Darauf hin wird jetzt schon bei Erneuerung der Schienen dasjenige Profil in Anwendung gebracht, welches bei den neuesten französischen Vollbahnen eingeführt ist.

Das Terrain zum Bahnkörper ist nur für ein Geleise erworben und mit Ausnahme der Stationen auf die ganze Länge der Bahn durch eine lebende Hecke begrenzt. Eine Begrenzung durch Steine, wie bei uns üblich, ist nicht vorhanden. Die Länge der Bahn ist nur von Kilometer zu Kilometer durch Nummersteine bezeichnet, und beträgt fast genau 50 Kilometer.

Betriebs-Ergebnisse.

Oberbau.

Die Spurweite der Bahn beträgt 1,105 M. = 3' 6" österreichisch, genau so viel, wie die mehrere Jahre vorher erbaute Pferdeisenbahn von Lambach nach Gmunden.

Was den eigentlichen Oberbau betrifft, so besteht dieser aus breitbasigen Schienen auf Querschwellen, die in sehr gutem Kies eingebettet sind.

Die Schwellen sind 0,13 M. hoch, 0,26 M. breit und 2,2 M. lang und entweder von Eichen- oder Kiefernholz, letzteres mit Creosot, ersteres aber nicht imprägnirt. Neuerdings werden jedoch mit Rücksicht auf den dereinstigen Umbau in eine Vollbahn nur Schwellen, meistens creosotirte Kiefernswellen von 2,5 M. Länge verlegt, deren Preis 4 bis 4½ Francs pro Stück beträgt.

Die zuerst verwendeten Schienen hatten ein Gewicht von 22 Klgr. pro laufenden Meter und wurden in Längen von 4,8 M. geliefert. Später verwendete man höhere Schienen von 25 Klgr. Gewicht pro laufenden Meter, welche sich sehr gut bewährt haben. Dieselben wurden in Längen von 5,6 M. geliefert, und hatten eine Schwellentheilung von 0,8 M. am Stoss und von 1,0 M. für die Zwischentheilung. Die neuesten Schienen, welche jedoch nur mit Rücksicht auf eine dereinstige Umwandlung in eine Vollbahn verlegt werden, sind Stahlschienen, haben ein Gewicht von 30 Klgr. pro Meter und werden in Längen von 8 M. geliefert. Bei denselben wird der schwebende Stoss angewendet, wobei die Schwellentheilung am Stoss 0,85 M., im Uebrigen 1,05 M. beträgt.

Die Verbindung der Schienen unter sich geschieht durch Laschen mit 4 Schraubenbolzen. Auf den Schwellen werden die Schienen durch Hacknägel und neuerdings durch Schraubennägel befestigt.

Curven.

Von der ganzen Länge der Bahn, die fast genau 50 Kilom. beträgt, liegen 3130 M. oder 6¼ % in Curven, deren kleinster Radius an der Station Tête de Flandre 600 M., in freier Bahn aber 800 M. beträgt.

Neigungs-Verhältnisse.

Die Bahn schmiegt sich so sehr dem Terrain an, dass grössere Auf- oder Abträge gar nicht vorkommen, und die horizontalen nur ca. 13 % der Gesamtlänge ausmachen. Das Terrain ist aber im Allgemeinen so eben, dass die stärkste Neigung nur 1 : 300 beträgt.

Brücken und Durchlässe.

Die Bahn hat eine Brücke über die Durme und 35 Durchlässe, von denen 7 eine lichte Weite von 2 M., 10 eine lichte Weite von 1 M. und 18 eine lichte Weite von weniger als 1 M. erhalten haben.

Bahnübergänge.

Ueber die Bahn führen 86 Wege im Niveau, die sämtlich durch Barrieren abgeschlossen werden können und zu deren Bewachung 74 Wärter angestellt sind. Von diesen haben 22 eigens dazu erbaute Wohngebäude neben der Bahn erhalten, während für die anderen 52 Wärter nur Wärterbuden eingerichtet sind. Wege- Ueber- und -Unterführungen kommen gar nicht vor. Die Bahn wird von 2 Vollbahnen im Niveau gekreuzt; bei St. Nicolas von

der Mecheln-Hulster Bahn und bei Lokeren von der Dendermonde-Eecloobahn.

Die eigentliche Eisenbahn beginnt erst am linken Ufer der Schelde mit der Station Tête de Flandre. Dieser gegenüber und am rechten Ufer der Schelde liegt in Antwerpen selbst eine Aufnahme-Station, von der aus Güter und Personen mittelst Dampfboote nach jener hin befördert werden. Die Eisenbahn-Gesellschaft hält zu diesem Zwecke 2 Dampfboote, die 200 resp. 700 Personen aufnehmen können, ausserdem 3 Segelschiffe und 5 Boote. Zum Verladen in diese und aus diesen Schiffsgefässen sind Dampfkrane, 1 zu Antwerpen und 2 zu Tête de Flandre aufgestellt.

Stationen und Haltestellen.

Die Bahn hat 4 grössere Stationen: Tête de Flandre, St. Nicolas, Lokeren, Gent und 6 Haltestellen: Zwyndrecht, Beveren, Nieukerken, Mille pommes, Beiervelde, Loochristi, deren durchschnittliche Entfernung $5\frac{1}{2}$ Kilom., in minimo aber $3\frac{1}{4}$ Kilom. und in maximo 7,8 Kilom. beträgt. Auf sämtlichen Stationen sind gut eingerichtete Empfangsgebäude mit Wartesälen und Bureau-räumen, sowie hinreichend grosse Güterschuppen vorhanden. Ausserdem befinden sich zu St. Nicolas, woselbst die Direction ihren Sitz hat, das Directorialgebäude mit seinen Büreaus für die technische und administrative Verwaltung der Bahn und die Werkstättengebäude, in welchen nicht nur die sämtlichen Reparaturen an Wagen und Locomotiven ausgeführt, sondern auch neue Wagen gebaut werden. An Neben- und Weichengeleise befinden sich auf sämtlichen Stationen 10625 M., d. h. etwas mehr als 20 % der ganzen Länge der Bahn.

Locomotivschuppen existiren zu Tête de Flandre, St. Nicolas und zu Gent, Wasserstationen zu Beveren, St. Nicolas, Lokeren und Gent. An Drehscheiben sind vorhanden: 2 zu Tête de Flandre, 1 zu St. Nicolas, 1 zu Lokeren und 3 zu Gent.

Die Bahn besitzt 10 Tender-Locomotiven mit einem Eigengewicht von 10 Tons. Der Turnus, in welchem dieselben in Betrieb gestellt werden, ist so angeordnet, dass die Locomotiven am 1. Tage 118 Kilom., am 2. Tage 250 Kilom., am 3. Tage 300 Kilom. und am 4. Tage 132 Kilom. durchlaufen und dann auf einen Tag ausser Dienst gestellt werden. Die Locomotiven werden mit Presscoaks geheizt, die von Charleroi mit sehr geringen Kosten bezogen werden. Der Preis einer Locomotive beträgt durchschnittlich 16000 Mk. Die Bahn besitzt 23 sechsrädrige und 24 vierrädrige Personenwagen, die zusammen 256 Sitzplätze I. Klasse, 704 Sitzplätze II. Klasse und 1230 Sitzplätze III. Klasse enthalten. Aus den statistischen Nachweisen hat sich ergeben, dass von allen mit der Bahn beförderten Personen 5 % die I. Wagenklasse, 27 bis 28 % die II. Wagenklasse und 67 bis 68 % die III. Wagenklasse benutzen. Diese Verhältnisse haben sich alljährlich und zwar im Laufe der letzten 5 Jahre bestätigt. Die Wagen sind sämtlich Coupeewagen und 2,3 M. breit, mithin weit über die Räder hinaus gebaut; ihr Boden ist aber der Stabilität wegen so niedrig ange-

Betriebs-Material.

ordnet, dass die Räder durch denselben durchschlagen und hier, also im Innern der Wagen, durch Radkasten überdeckt sind.

Die Bahn hat ferner 4 Viehwagen, 10 Equipagewagen und 86 Güterwagen.

Betrieb.

Die Bahn hat keine optische Signalisirung, sondern nur Telegraphenleitung, und zum Avertissement der Bahnwärter Glockensignale. Der Betrieb der Bahn, der nur am Tage stattfindet, ist ganz in derselben Weise eingerichtet, wie er bei Vollbahnen in Belgien üblich ist, nur wird das Rangiren der Züge meistens durch Pferde besorgt. Die Eisenbahn-Gesellschaft hält hierfür und zur Beförderung der Güter von den Bahnhöfen mittelst Rollwagen an die Adressaten 20 Pferde, von denen 5 zu Antwerpen, 1 zu Tête de Flandre, 3 zu St. Nicolas, 1 zu Lokeren und 10 zu Gent stationirt sind. Die Bahn befördert auch Postsachen, erhält aber hierfür, wie auch für die Aufnahme von Staatsdepeschen keine Vergütung.

Der Verkehr auf der Bahn von Antwerpen nach Gent ist so lebhaft, dass täglich nach jeder Richtung hin 2 Schnellzüge, 4 Personenzüge, 1 gemischter und 1 Güterzug cursiren, und dass ausserdem im Sommer noch ein Schnellzug eingelegt werden muss. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt bei den Schnellzügen $1\frac{4}{10}$ Minuten, bei den Personenzügen $1\frac{3}{4}$ Minuten und bei den Güterzügen $2\frac{3}{4}$ Minuten pro Kilom., so dass die Meile von 7500 Metern in ca. 10 resp. 13 und 21 Minuten zurückgelegt wird.

Der Tarif für Personen- und Güterbeförderung ist derselbe wie auf den Belgischen Vollbahnen. Zu St. Nicolas und Lokeren, woselbst eine Kreuzung mit anderen Bahnen stattfindet, gehen Güter von der einen Bahn auf die andere über. Das Umladen geschieht meistens aus freier Hand, indem die betreffenden Wagen nebeneinander geschoben werden. Die Kosten des Umladens sind sehr verschieden und richten sich danach, welcher Art das betreffende Gut ist; sie sind indessen noch immer so erheblich, dass der Umbau der Bahn in eine normalspurige für vortheilhaft erachtet wird.

Betriebsergebnisse.

Die Eisenbahn ist auf Actien erbaut, mit einem Capital von 4700000 Fr., das in 9400 Actien à 500 Fr. zur Emission gelangt ist. Von diesen Actien sind bis Ende des Jahres 1876 980 Stück amortisirt.

An Dividende sind pro Actie von 500 Fr. gezahlt:

im Jahre 1872	30 Fr.
„ „ 1873	31 „
„ „ 1874	29 „
„ „ 1875	29 „
„ „ 1876	27 „

Die Gesamteinnahmen haben betragen:

im Jahre 1872	1 121 014 Fr.
„ „ 1873	1 190 643 „
„ „ 1874	1 228 181 „
„ „ 1875	1 236 600 „
„ „ 1876	1 275 926 „

Die Ausgaben

im Jahre 1872	632 393 Fr.
„ „ 1873	695 449 „
„ „ 1874	732 910 „
„ „ 1875	753 522 „
„ „ 1876	809 967 „

In Procenten der Einnahme ausgedrückt betrugen die Ausgaben:

im Jahre 1872	56,4 %
„ „ 1873	58,4 %
„ „ 1874	59,7 %
„ „ 1875	60,9 %
„ „ 1876	63,5 %

Die Einnahmen haben betragen:

	1872	1873	1874	1875	1876
aus dem Personenverkehr	65,5	66,5	65,8	67,6	66,7 %
aus der Gepäckbeförderung	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9 „
aus dem Viehtransport	3,2	2,8	2,7	3,3	3,1 „
aus dem Güterverkehr	26,7	27,1	25,1	25,5	26,9 „
aus extraordinären Einnahmen	3,7	2,8	5,5	2,7	2,4 „
	100	100	100	100	100 %

Die Bahn hat befördert:

	Personen.	Davon haben die ganze Linie benutzt	Anzahl oder in %
1872	686 888	80 491	11,7
1873	727 391	88 897	12,2
1874	751 392	91 566	12,2
1875	777 763	94 240	12,2
1876	790 679	103 612	12,2

VI. Rowan Locomotive.

Bei den vorstehend beschriebenen Bahnen haben die Locomotiven immerhin noch eine so grosse Zugkraft, dass sie im Stande sind, einen aus mehreren Wagen bestehenden Train mit einer gewissen Geschwindigkeit fortzubewegen. Für manche Verhältnisse, besonders da, wo der Personenverkehr die Hauptsache und auf Güterverkehr wenig zu rechnen ist, würde es genügen, wenn die Locomotive nur so stark construirt wäre, um einen Zug von einem, höchstens zwei Wagen befördern zu können. Eine für diese Zwecke construirte Maschine ist dem Herrn Rowan in Randers in Jütland im Jahre 1876 patentirt, in der Maschinenfabrik von Kitson & Co. zu Leeds erbaut und mit einem Wagen combinirt, der in der Eisenbahnwagen-Bauanstalt Scandia zu Randers hergestellt ist.

Die Maschine arbeitet vollständig geräuschlos und entwickelt keinen sichtbaren Dampf, indem derselbe nicht durch den Schornstein entweicht, sondern condensirt wird. Sie verbraucht in Folge dieser fortwährenden Condensation so wenig Wasser, dass ein sehr geringes Quantum davon für einen stundenlangen Betrieb genügt.

Die Maschine entwickelt ferner keinen sichtbaren Rauch, wobei allerdings bemerkt werden muss, dass sie mit Coaks gefeuert wird. Diese beiden Eigenschaften qualificiren dieselbe, an solchen Stellen angewendet zu werden, wo ein lebhafter Verkehr mit Zugthieren stattfindet, wie z. B. für Bahnen in Städten.

Die Maschine ist ungemein leicht gebaut, verbraucht pro Stunde $22\frac{1}{2}$ Kilogr. Coaks, hat einen stehenden Kessel und ruht auf einer Plattform, die von 4 Rädern, je 2 combinirt, getragen wird. Auf dieser Plattform ruht gleichzeitig das eine Ende des Wagens, dessen anderes Ende wiederum von 4 Rädern, je 2 combinirt, getragen wird. Somit dient die Nutzlast zur Vermehrung des Adhäsionsgewichtes, und das sogenannte todte Gewicht ist also auf ein Minimum reducirt. Die Maschine lässt sich auch vom Wagen trennen, um für sich zum Rangiren etc. benutzt zu werden. In diesem Falle wird dann das vordere Ende des Wagens, welches früher auf der Plattform der Maschine ruhte, gestützt werden müssen, wozu eine einfache Windevorrichtung in Aussicht genommen ist.

Der Personenwagen ist in 2 Etagen von Teakholz erbaut, 2 M. breit und incl. Maschinenraum 9,4 M. lang; er wiegt ca. 5200 Kilogr. und ist gross genug, um einige 60 Personen aufzunehmen. Der untere Raum kann im Winter erwärmt werden, wozu der gebrauchte Dampf verwendet wird. Der grösste Druck, den ein Rad auf die Maschine ausübt, beträgt ca. 1400 Kilogr. Güterwagen, mit der Maschine combinirt, sind noch nicht erbaut, doch lässt sich dieses in gleicher Weise einrichten, wie es bei den Personenwagen der Fall ist.

Die Anwendung der vorauf beschriebenen Wagen für den öffentlichen Verkehr ist noch nicht erfolgt, da das Patent aus neuester Zeit datirt und die erste Probe mit der Leistungsfähigkeit der Maschine und des Wagens erst am 16. September 1876 vorgenommen wurde. Bei einer weiteren in unserer Gegenwart am 17. Dezember 1876 ausgeführten Probe ergab sich Folgendes:

Die Maschine arbeitete vollständig geräuschlos und entwickelte weder sichtbaren Dampf noch sichtbaren Rauch. Der Wagen durchlief eine besonders dazu hergerichtete Curve von 14 Meter Radius mit gewöhnlicher Geschwindigkeit. Letztere war allerdings nicht bedeutend, da die Räder des Wagens eigentlich für Pferdebahnschienen eingerichtet einen zu kleinen Spurkranz hatten, der bei den stark abgerundeten Schienen-Köpfen der Randers-Gernaa'er Eisenbahn, auf welcher die Proben ausgeführt wurden, Entgleisungen nur zu sehr befürchten liess. Aus diesem Grunde liess man die Fahrgeschwindigkeit nicht grösser als 24 Minuten pro Meile werden. Bei dieser Geschwindigkeit konnte der Wagen auf ca. 12 M. gebremst und zum Stillstande gebracht werden.

Schliesslich wird noch bemerkt, dass Herr Rowan nicht nur die Lieferung der Wagen incl. Maschinen übernimmt, sondern auch die Erbauung längerer Bahnstrecken. Er ist auch geneigt, den Betrieb nicht bloss einzurichten, sondern ihn auch auf längere Zeit zu pachten.

VII. Schlussbemerkungen.

a) Vom Bauinspector Wendt über Westpreussen.

Was nun die Anwendbarkeit des oben angeführten, in dieser Art und Weise gesammelten Materials auf die hiesigen Verhältnisse speciell auf Westpreussen anbetrifft, so kann hier zunächst im Allgemeinen nur angeführt werden, dass, vorläufig abgesehen von einer etwaigen Rentabilität, die Anwendung von billigen secundären Eisenbahnen vielfach nicht nur die Gegenden, durch welche dieselben geführt wurden, bedeutend gehoben und deren Ertragsfähigkeit vergrössert, sondern auch die Industrien ganzer Kreise erst dem Weltverkehr eröffnet und zugänglich gemacht haben, welches Resultat in gleicher Weise durch die Ausführung derartiger Bahnen in unserer Provinz erreicht werden wird. Im Speciellen wird bei der grossen Verschiedenheit der maasgebenden örtlichen Verhältnisse, um grosse Fehler in der Anlage zu vermeiden, bei Aufstellung der Projecte zur Anlage von secundären Eisenbahnen das ernsteste Studium der örtlichen Verhältnisse eintreten müssen, um festzustellen, welche Art und Weise der Bau-Ausführung am zweckmässigsten zu wählen sein wird, ob

1. eine Bahn mit normalspurigem Geleise unter Anwendung eventl. von alten Schienen bei einfachster Einrichtung, leichten Locomotiven, oder
 2. eine Bahn mit schmalspurigem Geleise mit eigenem Planum,
 3. eine Bahn mit schmalspurigem Geleise mit Benutzung des Planums der Chausseen oder Landwege,
 4. eine Bahn mit Pferdebahngeleisen und Rowan-Maschinen mit Benutzung des Planums der Chausseen oder Landwege,
- namentlich da die Mehrkosten einer normalspurigen Bahn leicht aufgewogen werden können durch die verhältnissmässig hohen Kosten des Umladens auf den Endstationen in die Waggon der Normalspur-Eisenbahn.

Die Eisenbahn ad 1. wird stets an denjenigen Stellen anzuwenden sein, wo die Haupt-Quantitäten der zu bewegenden Massen in solchen Gütern bestehen, welche per Eisenbahn weiter transportirt werden müssen, da die Kosten und der Schaden durch das Umladen der Güter bei Anwendung einer Schmalspurbahn grösser werden dürften als die Verzinsung und Amortisation des Mehraufwandes der Kosten der Neuanlage betragen.

Die grösste Anzahl von industriellen Werken in der Provinz Westpreussen, ca. zwanzig, liegt z. B. in dem romantischen, bisher nur wenig besuchten Radaunethal zwischen Praust und Zuckau bis zu dem durch seine reizende Lage bekannten Kreisorte Carthaus, und zwar grosse Mühlen-Etablissements, Papier-Fabriken, Stahl- und Eisenhämmer, eine Holzstoff-Fabrik, eine grössere Ziegelei mit Material bester Qualität, welche Etablissements bei der jetzigen isolirten Lage und der schlechten Verbindung durch die das Thal quer durchschneidenden Chausseen nicht prosperiren können und erst durch die Anlage einer secundären Bahn sich heben und mit

anderen besser gelegenen Etablissements gleicher Art concurriren könnten; die Radaune würde ausserdem bei ihrem starken Wasserzufluss und grossem Gefälle noch mehrfach Gelegenheit zur Anlage derartiger Etablissements darbieten.

Für eine das Radaunethal dem grossen Verkehr aufschliessende Eisenbahn würde bei der überwiegenden Anzahl von zu transportirenden Gütern, voraussichtlich nur eine normalspurige secundäre Eisenbahn zu erbauen sein, um durch die recht bedeutenden Kosten des Umladens der Güter die Ertragsfähigkeit nicht zu sehr zu beschränken. Nur in dem Fall, dass die Königliche Direction der Ostbahn sich herbeilassen sollte, die Anlage eines Schienenstranges zwischen ihren Schienen von Praust bis Danzig in der Art und Weise, wie auf der Strecke zwischen Lambach und Breiten-schützing zu gestatten, würde die Anlage einer schmalspurigen Secundärbahn anrathlich und dadurch eine bedeutende Kosten-Ersparniss zu erzielen sein.

Die Geldmittel zur Ausführung dieser Strecke würden, da sowohl der Staat als die Provinz, die betheiligten Kreise und die Besitzer der Etablissements in gleicher Weise bei dem Zustandekommen einer solchen Eisenbahn interessirt sind, voraussichtlich nicht zu schwer zu beschaffen sein; der Staat würde aus der betreffenden Gegend durch den Aufschwung der Industrie voraussichtlich bedeutend höhere Steuer-Erträge, als bisher, erzielen, die Provinz den ganzen Lastverkehr, der sich jetzt auf ihren Chausseen bewegt und jährlich sehr bedeutende Unterhaltungskosten verursacht, von denselben fortziehen und dadurch indirecte Vorthelle erreichen, beide Factoren also sicher bereit sein, einen grösseren Theil der aufzuwendenden Kosten zu übernehmen, während die Kreise Danzig und Carthaus sowie die zunächst am meisten betheiligten Besitzer durch Zeichnung des Restes der Baukosten dann noch ein kaum nennenswerthes Risiko im Vergleich zu den für sie zu erwartenden Vorthellen übernehmen würden.

Die Führung einer secundären Eisenbahn von Berent nach Pr. Stargardt resp. Hoch-Stüblau würde, wenn auch nicht dieselbe Aufsicht auf Rentabilität, wie eine Radaune-Thal-Bahn, so doch gleichfalls die fehlende und nach den obwaltenden Verhältnissen höchst wünschenswerthe Verbindung der Kreisstadt mit dem grossen Verkehr vermitteln.

Ueber die ungefähre Höhe der Kosten dieser Bahnen werde ich in nächster Zeit nach genaueren Studien der Oertlichkeit und aller einschlagenden Verhältnisse weitere Mittheilungen machen, habe aber schon heute die Ueberzeugung, dass die Baukosten z. B. der Radaune-Thal-Bahn nicht höher als 300,000 Mark für 7,5 Kilom. (eine Meile) betragen dürften, während schon heute die Kosten des Neubaus von Chausseen in steinarmen Gegenden diesen Betrag erreichen. Was die Aufbringung der Kosten des Betriebes, der Unterhaltung und eine eventl. Verzinsung eines Theiles der Baukosten der Radaune-Thal-Bahn anbetrifft, so dürfte, wenn über-

haupt in einer Gegend West-Preussens eine solche Aufbringung stattfinden kann, diese auf dieser Strecke gesucht werden, da sich meines Wissens nirgends in West-Preussen auf einer Strecke von circa 30 Kilometer so viele industrielle Etablissements befinden. Eine Wahrscheinlichkeits-Berechnung der voraussichtlichen Einnahmen werde ich nach genauer Information über die Massen, welche die betreffenden Fabrik-Anlagen jährlich aus- resp. einführen, seiner Zeit geben.

Die Eisenbahn ad 2 (Schmalspurbahn mit eigenem Planum) wird dort anzuwenden sein, wo passende Wege zur Einlegung von Schienen nicht vorhanden sind oder dieselben so unregelmässige Steigungs-Verhältnisse haben, dass ein vortheilhafter Betrieb mit geringen Kosten auf der Bahn nicht zu erwarten ist, sich die Verkehrsverhältnisse auch voraussichtlich in engeren Grenzen bewegen werden und ein directer Anschluss an eine Hauptbahn entweder gar nicht beabsichtigt oder der Uebergangsverkehr zwischen den Bahnen voraussichtlich doch nur geringe Dimensionen annehmen wird. Eine solche Anlage wird hauptsächlich dort zu wählen sein, wo seitens der Kreise und betheiligten Communen schon Chausseen mit verhältnissmässig hohen Kosten, wie z. B. im Danziger und Marienburger Werder mit einem Aufwande von circa 300000 Mk. pro 7,5 Kilom. projectirt sind und ein directer Anschluss an die Hauptbahn nicht erforderlich ist, etwa eine secundäre Bahn von Danzig, Werder-Thor, nach Käsemark, mit Anschluss der nebenliegenden grösseren Ortschaft Trutenau.

Wenn der Betrieb solcher Bahnen vielleicht auch den betheiligten Kreisen keine oder nur eine sehr geringe Verzinsung des Anlage-Capitals bringen dürfte, so würden dieselben doch mindestens die Betriebs- und Unterhaltungskosten der billiger als die betreffenden Chausseen, mit ca. 200000 Mk. per 7,5 Kilom. herzustellenden Eisenbahn decken, dem Kreise also die bedeutenden jährlichen Unterhaltungskosten dieser als Chausseen auszubauenden Strecken ersparen, wie ich bei mir etwa vorzulegenden speciellen Projecten gern nachweisen will.

Die Anlage ad 3 (Schmalspur-Bahn auf Chaussee) wird anzuwenden sein bei vorhandenen Chausseen oder Strassen in ebenen Gegenden oder möglichst constanten Steigungen unter sonst gleichen Bedingungen, wie bei der Bahn sub 2, da Gegensteigungen dem Betriebe höchst nachtheilig sind und das Betriebsmaterial in grossem Maasse angreifen; das Beispiel an der Bröhlthal-Bahn und der Bahn von Ocholt nach Westerstede hat gezeigt, dass die Verlegung der Schienen auf dem Sommerwege der Chausseen für die Fuhrwerke keine oder doch nur unwesentliche Störungen verursacht.

Die Bahn ad 4 (Bahn mit Rowan-Locomotive) dürfte nur in solchen Fällen anzuwenden sein, wo es sich um Anlage von Bahnen mit fast ausschliesslichem Personenverkehr auf vorhandenen möglichst ebenen und stark befahrenen Chausseen, Landstrassen oder in Städten handelt.

Die Kosten incl. Betriebsmittel ohne Grunderwerb — welcher in der Regel von den Interessenten resp. von den beteiligten Kreisen unentgeltlich hergegeben werden dürfte —, werden sich durchschnittlich bei dem Modus ad 1 auf 270 000 bis 400 000 Mk., bei dem Modus 2, 3 und 4 auf 180 000 bis 210 000 Mk. per 7500 laufende Meter stellen, unter der Annahme, dass keine bedeutenden Bauwerke, wie grosse Brücken etc. vorkommen, welche die Anlage entsprechend vertheuern.

Wenn man mit diesen Kosten diejenigen des Baues der nur Unterhaltung erfordernden Chausseen vergleicht, welche zur Zeit auch schon 180 000 bis 300 000 Mk. per 7500 laufende Meter kosten, so liegt es auf der Hand, dass es manche Fälle giebt, in denen es vorzuziehen sein wird, schon jetzt an Stelle von Chausseen secundäre Eisenbahnen zu bauen, welche doch mindestens die Betriebs- und Unterhaltungskosten decken, öfters auch noch eine Rentabilität erzielen werden.

In den beteiligten Kreisen der Provinz ist dieses auch schon vielfach erkannt und diesem Bedürfniss vorläufig durch Anfertigung von Projecten näher getreten worden.

b) Vom Bauinspector Kretschmer über Ostpreussen.

Es wäre nun noch die Frage zu erörtern, in wie weit die im Vorhergehenden beschriebenen Secundärbahnen sich den hiesigen Verhältnissen anpassen lassen.

Zunächst ist es wohl unzweifelhaft, dass überall da, wo die Secundärbahn zur Verbindung anderer Bahnen dienen oder in gewisser Beziehung diesen Bahnen Concurrenz machen soll, sie nur normalspurig angelegt werden darf, wenn auch deren Ausstattung und Betrieb den Principien einer Secundärbahn angepasst sind.

Die normalspurige Secundärbahn gestattet den directen Uebergang der Güter von der Anschlussbahn und umgekehrt und macht ein Umladen, welches bei den schmalspurigen Bahnen stets stattfinden muss und mitunter erhebliche Kosten verursacht, entbehrlich. Jene transportirt mithin verhältnissmässig billiger, hebt in Folge dessen den Handel, indem derselbe concurrenzfähiger wird und schafft sich eben hierdurch eine grössere Einnahmequelle. Von welcher Bedeutung dieses ist, zeigt sich an der Bahn von Antwerpen nach Gent; denn nachdem diese den Verkehrsverhältnissen entsprechend sich allmählich so complettiren musste und dieses mit einem solchen Comfort, wie beides nur bei Vollbahnen üblich ist, sieht sie sich doch gezwungen, sobald der Südbahnhof und die Brücke über die Schelde hergestellt sein werden, sie also an beiden Enden Anschluss an Hauptbahnen hat und somit in Concurrenz mit diesen tritt, ihr Geleise in ein normalspuriges umzubauen. Hierdurch wird aber ihr gesamntes rollendes Material — Locomotiven und Wagen — werthlos für sie.

Auch die Lambach-Gmunder Bahn befindet sich in ähnlicher Lage, doch sind die Verhältnisse, die sie zum Umbau veranlassen könnten, nicht so zwingender Natur, indem sie nur an einem Ende Anschluss an eine Hauptbahn — die Westbahn — hat. Trotzdem würde sie gerne zu dem normalspurigen System übergehen, wenn die Kaiserin Elisabeth, deren Eigenthum sie ist, sich in pecuniär besseren Verhältnissen befinden würde. Auf hiesige Verhältnisse angewendet, würde das vorstehend Gesagte z. B. für eine directe Bahn von Königsberg über Labiau nach Tilsit zutreffen. Hier würde es sich wohl empfehlen, die Bahn normalspurig auszuführen, ihre Ausrüstung und ihren Betrieb aber nur nach den Principien einer Secundärbahn zu bemessen. Es spricht allerdings gegen die Anwendung der Normalspur — welcher selbstverständlich grössere Kosten beansprucht als die der Schmalspur — dass im durchgehenden Verkehr, sowohl in Tilsit wie in Königsberg, nur in seltenen Fällen ein Uebergang der Frachtgüter von der Hauptbahn auf die Secundärbahn stattfinden wird. Die Ostbahn wird, wenn irgend möglich, die Güter lieber auf dem weiteren Wege über Insterburg zu dem gleichen Preise transportiren, wie dieses die kürzere Linie vermag, als sie derselben abgeben. Indessen ist doch für alle Güter, welche nach Stationen der Secundärbahn resp. von diesen aus verschickt werden, der directe Uebergang erwünscht; und diese Güter werden bei dem Reichthum der Gegend nicht unerheblich sein. Berücksichtigt man ferner den Verkehr auf der Ostbahn, der so erheblich ist, dass es ihr zu Zeiten wohl darum zu thun sein kann, durch eine andere Bahn entlastet zu werden, und endlich, dass eine Fortsetzung der Bahn über Tilsit hinaus nach Tauroggen mit der Zeit wohl nicht ausbleiben und sich dann ein directer Verkehr höchst wahrscheinlich herausbilden wird, so dürften genug Motive vorhanden sein, die für eine normalspurige Ausführung der Bahn sprechen.

Secundärbahnen, die nur an einem Ende Anschluss an eine Hauptbahn haben, am anderen Ende aber hierauf nie rechnen dürfen, eignen sich sehr wohl schmalspurig und dann am zweckmässigsten nach dem Muster der Bröhlthalbahn ausgeführt zu werden. Dasselbe würde bei Bahnen zutreffen, bei denen ein Umladen der Güter so wie so stattfinden muss, wie z. B. bei allen Bahnen, die nach Russland führen, da hier eine andere Spurweite eingeführt ist als bei uns. Auf hiesige Gegend angewendet, würde dieses für eine Bahn von Tilsit nach Scherwindt zutreffen.

Secundärbahnen, bei denen voraussichtlich ein geringer Güterverkehr zu erwarten ist, die dagegen vorzugsweise auf Personenverkehr angewiesen sind und diesen oft aus dem Innern belebter Ortschaften heranziehen resp. aufnehmen müssen, würden am zweckmässigsten mit Benutzung der Rowan'schen patentirten Wagen zu erbauen sein. Sie können, je nachdem es die Localität erlaubt, normalspurig oder schmalspurig angelegt werden. Dieses würde sich z. B. für eine Bahn von Königsberg nach Kranz resp. Neukuhren empfehlen. —

Die Kosten der Secundärbahnen in hiesiger Gegend werden, (abgesehen von dem Grunderwerb, den Erdarbeiten, den Brücken und Durchlässen) ca. 30 000 Mark für schmalspurige und ca. 35 000 Mark für normalspurige Bahnen pro Kilometer betragen, wenn die Bahn in ähnlicher Weise ausgerüstet und betrieben wird, wie die Bröhlthalbahn, und wenn von den Kosten für Grunderwerb, Erdarbeiten, Brücken und Durchlässe abgesehen wird. Letztere hängen jedesmal von localen Verhältnissen ab und lassen sich nicht von vorne herein bestimmen. Sie können aber auf ein Minimum reducirt werden, wenn es zugegeben wird, das Geleise in den Sommerweg der Chausseen zu verlegen. In den meisten Fällen wird dieses auch zulässig sein.

Was nun die Rentabilität der Secundärbahnen betrifft, welche für die hiesige Provinz projectirt sind, so ist wohl nicht zu verkennen, dass diese, aus Mangel an einer ausgebreiteten Industrie, zu hohen Erwartungen nicht berechtigt, zumal ein wesentlicher Factor, der dieselbe herabmindern wird, in den Kosten zu suchen ist, die für Schneeräumungen verwendet werden müssen.

II.

Notizen über die Secundärbahn von Fröttstedt nach Friedrichsroda

vom Landes-Bauinspector **Duisberg.**

Die Secundär- oder Lokalbahn von Fröttstädt, Station der Thüringischen Bahn, nach Friedrichsroda ist eine Staatsbahn und wurde durch den Unternehmer Bachstein in General-Entreprise binnen 9 Monaten erbaut.

Sie ist 9 Kilometer lang und hat ausser der Anfangsstation Fröttstedt, gemeinschaftlich mit der Thüringischen Bahn, noch die Zwischenstation Waltershausen, Kreisstadt mit 5000 Einwohnern, und die Endstation Friedrichsroda, kleiner Badeort mit 2800 Einwohnern und 4000 Badegästen (in den günstigsten Sommermonaten).

Der Personenverkehr ist recht bedeutend und variirt zwischen 4000 und 26 000 Personen pro Monat. Der Güterverkehr ist bis Waltershausen von einiger Bedeutung. Für die Packetbeförderung, welche bis zu 1000 Stück täglich beträgt, werden 440 Mark pro Jahr von der Kaiserlichen Post vergütet. Nach der Zahl der beförderten Postsachen müssten mindestens 2000 Mk. vergütet werden; eine bezügliche Beschwerde schwebt beim Bundesrath.

Vor Erbauung dieser Bahn bestand zwischen Fröttstedt und Waltershausen eine Pferdebahn, welche nebst den in Waltershausen befindlichen ziemlich ansehnlichen Gebäuden angekauft und dem neuen Zwecke entsprechend umgebaut wurde. Die Strecke von

Waltershausen nach Friedrichsroda ist ganz neu und durchschneidet gebirgiges Terrain, welches sowohl ganz bedeutende Erdarbeiten als auch Felssprengungen nöthig machte. Es sind Einschnitte vorhanden bis zu 12 M. Tiefe, Aufträge bis zu 7 M. und in den letzteren nicht unbedeutende Bauwerke, Brücken, Unterführungen und Durchlässe. Das Planum hat 4 M. Kronenbreite, die Grabensohle ist 33 Cm. breit. Der Oberbau ist normal; die Schienen wiegen pro M. 54 Pfd., sind 6 M. lang und werden in der geraden Strecke von 6, in den Curven von 7 St. Schwellen aus Kiefernholz getragen; das Klein-eichenzeug ist recht kräftig. Die Niveau-Uebergänge sind durch Barrieren gesichert, an vielen Stellen mussten kräftige Einfriedigungen hergestellt werden; auch sind optische Signale und Telegraphenleitung vorhanden.

In Friedrichsroda und Waltershausen wurden neben den von der Pferdebahn herrührenden Gebäuden nicht unansehnliche Bauwerke: Stationsgebäude, Güter- und Locomotivschuppen, Latrinen, Wasserstationen, Schmiede u. s. w. neu errichtet, welche nicht unbedeutende Summen kosteten.

Die Maximal-Steigung beträgt 1:40; die engste Curve hat 300 M. Rad. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 3 Minuten pro Kilom.; sie kann ohne Gefahr gesteigert werden auf 2 Minuten pro Kilom.

Der Betrieb ist dem Erbauer der Bahn Herrn Bachstein gegen eine Pacht von 3% der Bausumme auf 10 Jahre überlassen, ein Arrangement, welches durchaus empfehlenswerth ist, weil es bei dem Unternehmer ein Interesse an der Tüchtigkeit der Ausführung erweckt.

Aus dieser kurzen Beschreibung ist ersichtlich, dass die fragliche, als Secundärbahn concessionirte Strecke, wenn auch mit einfachen Einrichtungen, sich doch den gewöhnlichen durchgehenden Bahnen nähert, dass aber die Herstellung des Planums in der gebirgigen Gegend sogar das gewöhnliche Maass der Normalbahnen überschreitet, die Erdarbeiten also in den meisten Fällen sich sogar niedriger stellen werden.

In der beschriebenen Ausführung hat die Bahn mit einem Grunderwerb von 6 Morgen pro Kilom. nur 66 000 Mk. Erbauungskosten pro Kilom. verursacht. Hierbei kann nicht behauptet werden, dass bei dem Bau auf unzweckmässige Weise gespart wurde; vielmehr habe ich die Ueberzeugung gewonnen, dass die Ausführung eine tüchtige ist, wie dies nach dem bereits erwähnten Verfahren bei Verpachtung des Betriebs auch zu erwarten war. — In Hochbauten, Signalwesen, Einfriedigung und Barrièren geschah meines Erachtens sogar zu viel. Der Fahrdienst, zu welchem der Unternehmer resp. Betriebspächter das Material stellt, wird geleistet mit 2 Krause'schen Locomotiven von 440 Ctr. Gewicht bei voller Ladung; leer wiegen diese Locomotiven 380 Ctr., welche incl. Reservestücke je 22 800 Mk. kosten. Diese Locomotive zieht bei 3 Minuten Geschwindigkeit 20 mit je 50 bis 100 Ctr. beladene Axen in der Steigung von 1:40 Bogen von 300 M.

Halbmesser passirend. Bei 6 Minuten Geschwindigkeit sind schon 8 beladene Axen transportirt worden. — An Fahrzeugen sind vorhanden 6 Personenwagen, welche je 50 Personen befördern à 4500 Mk., 1 combinirter Post- und Gepäckwagen à 3500 Mk., 13 Güterwagen à 1500 Mk., Sa. 90 000 Mk. oder pro Kilom. 10 000 Mk. — Es erscheint dies sehr viel und dürfte ein solcher Wagenpark für eine doppelt so grosse Strecke ausreichen; auch können die Fahrzeuge billiger hergestellt werden.

Die Personenwagen wiegen 102 Ctr. und kommt hiernach bei 50 Personen auf die Person circa 3 Ctr. Bruttogewicht. Eine vierte Klasse fehlt mit Recht. Beispiele haben ergeben, dass nach Einführung einer vierten Klasse die Einnahme an Fahrgeld bedeutend gefallen ist, stellenweise bis 30 %.

Die Einnahme kommt mit dem Betrage von . . .	19 500 Mk.
aus dem Güterverkehr; von	66 700 „
aus dem Personenverkehr; von	3000 „
aus den Verpachtungen; von	440 „
von der Post	360 „
und aus der Wagenmiete.	90 000 „

Der Güterverkehr ist dieses Jahr nicht normal, sondern wegen der allgemeinen Erwerbsstockung schwächer als die meisten Jahre vorher.

Von den 66 700 Mk. Einnahmen aus dem Personenverkehr sind mindestens 30 000 Mk. als von Touristen, Badegästen und Vergnügungsreisenden eingenommen anzusehen. Wäre dieser Verkehr nicht vorhanden, dann fiel diese Summe aus und würden nicht 10 000 bis 10 500 Mk. pro Kilom., sondern nur 7000 Mk. eingenommen werden; die Betriebskosten, die Einlagen in den Erneuerungsfonds und das Abnutzen der Betriebsmittel würden in zwischen immer noch gedeckt werden.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass per Zugkilometer, mit durchschnittlich 8 bis 10 Axen, an Holz zum Anfeuern der Maschinenkohlen und Schmieröl für die Maschine und Wagen im Sommer 28 und im Winter 32 Pfennige verbraucht sind.

Wenn ich nach Vorhergehendem auf die Kosten einer normalspurigen Bahn, beispielsweise im Königsberger Bezirk, wo mir die Terrainbeschaffenheit bekannt ist, schliessen soll, so würde ich in folgender Weise die eventl. Ersparnisse überschläglich ermitteln.

1. Grunderwerb würde statt $6\frac{1}{2}$ Morgen pro Kilom. ca. 4 Morgen betragen, eine Ersparniss von ca. 1000 Mk.
2. Erdarbeiten, welche hier bei 25 % der Gesamtkosten ca. 17 000 Mk. betragen, würden dort pro Kilom. mit 8000 Mk. herzustellen sein; Ersparniss 9000 „
3. Der Oberbau kann meines Erachtens schwächer genommen werden, vorausgesetzt, dass die Fahrgeschwindigkeit eingeschränkt, das Gewicht der Locomotiven auf 300 Ctr. reducirt und die Maximalsteigung nicht stärker als 1 : 60 angelegt wird, denn diese 3 Factoren bestimmen hauptsächlich

die Stärke des Oberbaues. Meines Erachtens genügen 40 pfündige Schienen; die hierdurch erzielte Ersparniss beträgt mit Ersparniss an ent- sprechend schwächerem Eisenzeug ca.	2500 Mk.
4. Die Ersparniss an Signalwesen, Barrièren, Tele- graphenleitung u. s. w. veranschlage ich ebenfalls	2500 „
5. Die Ausgaben für Hochbauten betrugen auf der 9 Kilom. langen Strecke rot. 90 000 Mk., pro Kilom. = 10 000 Mk. Bei einfachen Ansprüchen dürften pro Kilom. 1000 Mk. genügen; Ersparniss	9000 „
6. Eine Ersparniss an geringeren Arbeitslöhnen, an Schwellen veranschlage ich zu	2000 „
7. Der Unternehmer Bachstein hat die Schienen noch zu 192 Mk. pro 1000 Kilom. gekauft; die Preise sind heute wieder 15 % geringer; eine Erspar- niss von ca.	1500 „
Sa. der Minderkosten	27 500 Mk.

Nach dieser überschläglichen Ermittlung würde eine normal-
spurige Bahn in flacher Gegend kosten 66 000 weniger 27 500 Mk.
= 38,500 Mk. pro Kilom. oder rot. 96 000 Thaler pro Meile.

Der Herr Baurath Plessner, welcher die Güte hatte, mir die
ganze Anlage zu zeigen und zu erläutern, glaubt, dass die Kosten
einer normalspurigen Bahn bei den vorausgesetzten einfachen An-
forderungen sich zwischen 80- und 100 000 Thaler pro Meile stellen
werden.

Verglichen mit den Kosten einer schmalspurigen Bahn, wie
solche vom Geh. Ober-Baurath Buresch in Oldenburg ausgeführt
ist, betragen die Mehrkosten einer normalspurigen Bahn also
immerhin ca. 30 000 Thaler pro Meile.

Meines Erachtens spitzt sich hiernach die Frage so zu:

Ist unter gleichen Prämien-Verhältnissen schmalspurige oder
normalspurige Bahn zu wählen?

Ich möchte die Frage zu Gunsten der schmalspurigen Bahn
beantworten, denn der Kostenunterschied von 30 000 Thlr., welcher
sich nach 14 Jahren verdoppelt hat, fällt sehr ins Gewicht. Nur
in dem Falle, dass eine Prämie von der Normal-Spurweite ab-
hängig gemacht wird, möchte ich für normalspurige Bahn stimmen.

Local-Verhältnisse sprechen hier wesentlich mit; in Gegenden
mit intensiver Industrie, wo beispielsweise Kohlen, Erze u. s. w.
versandt werden, haben nur normalspurige Bahnen Lebensfähigkeit,
wie sich denn auch in der That zeigt, dass schmalspurige Bahnen
in solchen Gegenden heute in normalspurige umgewandelt werden.

In anderen Gegenden mit vorwiegend localem Verkehr mögen
schmalspurige Bahnen viele Jahre lang mit Erfolg betrieben und
beibehalten werden, ohne dass sich das Bedürfniss zum Umbau
fühlbar macht.

Königsberg im Februar 1877.

Duisberg, Landesbau-Inspektor.

III.

Bayerische Vicinalbahnen*).

Ueber die Erbauung von Vicinalbahnen in Bayern enthält das Gesetz vom 29. April 1869 die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen etc. betreffend, in Artikel 2 folgende Bestimmungen:

„Bahnverbindungen von localer Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Privat-Unternehmungen hergestellt werden, sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist.

Zur Förderung solcher Vicinalbahnen soll aus den Ueberschüssen der Rente der Staatsbahnen und den Ertragsantheilen der Staatskasse an den Ueberschüssen der Königl. priv. bayer. Ostbahnen nach Erfüllung aller finanzgesetzlichen und budgetmässigen Bestimmungen der Vicinaleisenbahn-Baufonds gebildet werden, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Donationskasse überwiesen wird.

Aus diesem Fonds kann höchstens die Hälfte desjenigen Aufwandes entnommen werden, welcher für eine auf dem Wege der Gesetzgebung festgestellte Vicinalbahn nach Erfüllung der in Abs. I. dieses Artikels aufgestellten Bedingungen erforderlich ist.

Als Dotation für die IX. Finanzperiode werden dem Vicinaleisenbahn-Baufond die Mehreinnahmen aus dem Betriebe der Staatsbahnen aus den letzten zwei Jahren der VIII. Finanzperiode überwiesen, so weit über dieselben noch nicht gesetzlich verfügt ist.“

Die in den Beilagen I. und II. verzeichneten Bahnen sind auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen ausgeführt worden mit Ausnahme der unter Ziffer 3 und 13 genannten, der Linien Kauferring-Landsberg und Nördlingen-Dinkelsbühl, zu deren Baukosten ein Beitrag von Seite der Interessenten nicht geleistet wurde. Doch sind auch die letzteren nach Art der Vicinalbahnen gebaut, werden ganz wie diese betrieben und sind deshalb in die Verzeichnisse der in Betrieb stehenden secundären Bahnen Bayerns mit aufgenommen worden.

Nicht in die Verzeichnisse aufgenommen sind die Vicinalbahnlinien:

Aibling-Au . . .	8,5 Kilom. lang,
Senden-Weissenhorn	9,5 „ „

*) Mitgetheilt durch den Herrn General-Direktor der Kgl. bayerischen Verkehrsanstalten.

Feucht-Altdorf . .	11,5 Kilom. lang,
Weilheim-Murnau . .	21,2 „ „
Prien-Aschau . .	9,9 „ „

welche im Bau noch nicht vollendet sind.

Die Herstellung dieser noch zu vollendenden Vicinalbahnen erfolgt ausnahmslos auf Grund des oben citirten Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869.

Was die Verzinsung des von den Gemeinden oder anderen Interessenten zugeschossenen Kapitals betrifft, so ist in der Regel gesetzlich festgestellt und mit den Interessenten vereinbart, dass erst dann, wenn die Roheinnahmen aus dem Transporte das Dreifache der $4\frac{1}{2}$ procentigen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, aus dem Ueberschusse eine Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5 % gewährt werden kann, beziehungsweise gewährt wird.

Bis jetzt ist noch bei keiner der in Betrieb stehenden Vicinalbahnen für das von den Gemeinden und anderen Interessenten denselben zugewendete Kapital ein Zinsengenuss entfallen.

Beilage I. enthält Angaben über die baulichen Verhältnisse, Beilage II. specificirte Nachweisung über den Baukostenaufwand für alle innerhalb des bayerischen Staats-Eisenbahnnetzes zur Zeit in Betrieb stehenden Secundärbahnen.

In Beilage III. findet sich das Personal verzeichnet, welches bei dem im Jahre 1875 in Betrieb gestandenen, zum Staats-Eisenbahnnetze gehörigen Vicinalbahnen zum Betriebe derselben verwendet war.

Beilage IV. endlich enthält für dieselben Vicinal-Eisenbahnen die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1875.

Die schon seit November 1872 betriebene Vicinalbahn Wiesau-Firschenreuth ist in den Beilagen III. und IV. nicht aufgenommen, weil sie der Ostbahn zugehörte, mit der sie erst im Laufe des Jahres 1875 in den Besitz des Staates überging.

Aus Beilage IV. ist ersichtlich, dass von den mit Ende des Jahres 1875 in Betrieb gestandenen Vicinalbahnen nur zwei einen Ueberschuss der Betriebs-Einnahmen über die Betriebs-Ausgaben geliefert haben, nämlich

Immenstadt-Sonthofen . .	33263 Mk.,
Sinzing-Alling	181 „

während alle übrigen mit einer Mehr-Ausgabe abschlossen.

Dazu ist zu bemerken, dass in die Uebersicht der Ausgaben nur die unmittelbaren Betriebskosten aufgenommen sind und von den allgemeinen Verwaltungskosten nichts in Aufrechnung gebracht wurde.

Für den Personen- und Gütertransport wurden bei den Vicinalbahnen die gleichen Taxen angewendet, wie bei den Hauptbahnen.

Vom 1. Juli 1877 an jedoch wird eine Erhöhung der Gütertransporttaxen bei den Vicinalbahnen in der Art eintreten, dass für alle auf denselben sich bewegenden Güter neben den aus dem

allgemeinen Tarif sich ergebenden Sätzen noch ein besonderer Zuschlag von

12 Pf. pro 100 Kilogr. für Eilgut,
 10 „ „ 100 „ „ Stückgut, und
 6 „ „ 100 „ „ Wagenladungsgüter
 zur Erhebung gebracht wird.

Wäre dieser Zuschlag schon im Jahre 1875 erhoben worden, so würden sich, gleiche Transportquantitäten vorausgesetzt, für die einzelnen Vicinalbahnen folgende Mehreinnahmen ergeben haben:

für Siegeldorf-Langenzenn . .	2340 Mk.,
„ Georgensgmünd-Spalt . .	7061 „
„ Schwaben-Erding . . .	4949 „
„ Steinach-Rothenburg . .	7100 „
„ Immenstadt-Sonthofen . .	25508 „
„ Holzkirchen-Tölz . . .	23721 „
„ Sinzing-Alling	482 „
zusammen .	71161 Mk.

Es würden daher in diesem Falle ausser den beiden oben genannten Bahnen Immenstadt-Sonthofen und Sinzing-Alling auch die Vicinalbahnen Georgensgmünd-Spalt, Steinach-Rothenburg und Holzkirchen-Toelz mit einem Einnahme-Ueberschusse im Jahre 1875 abgeschlossen haben.

Personal der von der Bayerischen Staatsbahn betriebenen Vicinalbahnen im Jahre 1875.

Bezeichnung der Vicinalbahnen.	Stationen.	Eigenschaft derselben.	Stationsvorstand (Expedition).	Amtsgehilfen oder Aspiranten.	Bahnmeister.	Wechselwärter oder Haltstellenaufseher.	Locomotiv-Führer.	Heizer.	Wagenwärter- Gehilfen.	Conducteure.	Stationsmeister.	Stationsdiener.	Ständige Tagelöhner.	Summa.	Bemerkungen.
Siegelsdorf-Langenzenn	Raindorf	Haltstelle	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	Die Zugbegleitung er- folgt durch das Mün- chener Personal.
Georgensgmünd-Spalt	Langenzenn Spalt	Bahnexpedition I. Cl. Post- und Bahn- expedition I. Cl.	1 1	— 1	— —	1 1	1 1	1 1	— —	1 1	— —	— —	1 1	6 7	
Schwaben-Erding . . .	Ottenhofen Aufhausen Erding	Haltstelle Haltstelle Post- und Bahn- expedition I. Cl.	— — 1	— — 3	— — —	1 1 1	— — 2	— — 2	— — —	— — 1	— — —	— — 1	— — 1	1 1 12	
Steinach-Rothenburg . .	Hartershofen	Haltstelle	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	Der Fahrdienst wird von dem Personal in München versehen.
Immenstadt-Sonthofen .	Rothenburg a. T. Blaichach Sonthofen	Bahnexpedition I. Cl. Post- und Bahn- expedition I. Cl. dito I. Cl.	1 1 1	1 1 2	— — —	1 2 —	1 2 —	2 — —	— — —	— — 3	— — —	— — —	1 4 —	4 19 1	
Holzkirchen-Tölz . . .	Oberwarngau Schaftlach Reigersbeuern Tölz	Haltstelle Post- und Bahn- expedition I. Cl. dito I. Cl.	1 1 1	2 — 2	— — 1	1 1 2	— — —	— — —	— — —	— — —	— — 1	— — —	1 1 2	6 3 10	
Sinzing-Alling	Bruckdorf Alling	Bahnexpedition I. Cl. Haltstelle Post- und Bahn- expedition II. Cl.	— 1	— —	— —	1 1	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 2	Der Fahrdienst wird von dem Personal in Regensburg versehen.
		Summa	10	12	1	18	7	8	3	6	1	5	14	85	

Uebersicht und Beschreibung der bei den Königl. Bayerischen Ma

Lauf. No.	Bezeichnung der B a h n.	Eröffnet am	Zweck der Bahn.	Länge in Kilo- metern	Maxi- mal Stei- gung.	Ma Ra in ter
1	Siegelsdorf-Langen- zenn.	25. Mai 1872.	Verbindung der Stadt Langen- zenn mit dem Hauptnetze bei der Station Siegelsdorf.	5,54	1:1000	73
2	Georgensgmünd- Spalt.	16. October 1872.	Verbindung der Stadt Spalt mit dem Hauptnetze bei der Station Georgensgmünd.	7,09	1:250	73
3	Kaufering - Lands- berg.	1. November 1872.	Verbindung der Stadt Lands- berg mit dem Hauptnetze, da die Führung der Hauptbahn über Landsberg zu kostspielig geworden wäre.	4,86	1:200	45
4	Wiesau - Tirschen- reuth.	10. November 1872.	Verbindung der Stadt Tirschen- reuth mit der Hauptbahn — Holztransport.	10,99	1:130	53
5	Schwaben-Erding.	16. November 1872.	Verbindung der Stadt Erding mit dem Hauptnetze.	13,65	1:200	58
6	Steinach - Rothen- burg.	1. November 1873.	Verbindung der Stadt Rothen- burg mit dem Hauptnetze.	11,07	1:70	52
7	Immenstadt - Sont- hofen.	16. November 1873.	Verbindung des Hüttenwerkes und des Ortes Sonthofen mit der Hauptbahn.	8,34	1:100	30
8	Holzkirchen-Tölz.	1. Juni 1874.	Verbindung des Marktes Tölz mit der Hauptbahn, Abkürzung des Weges nach Tegernsee. Holztransport.	21,43	1:105	42
9	Saal-Kelheim.	15. Februar 1875.	Verbindung der Stadt Kelheim mit dem Hauptbahnnetze. Die Führung der Hauptbahn über Kelheim zu kostspielig.	4,57	1:200	10
10	Sinzing-Alling.	16. Dezember 1875.	Verbindung der Oelfabrik Bruck- dorf und der Papierfabrik Al- ling mit dem Hauptbahnnetze.	4,14	1:150	2
11	Dombühl - Feucht- wangen.	15. April 1876.	Verbindung der Stadt Feucht- wangen mit dem Bahnnetze.	11,10	1:150	5
12	Biesenhofen - Ober- dorf.	1. Juni 1876.	Verbindung des Marktes Ober- dorf mit dem Hauptbahnnetze.	6,52	1:110	6
13	Nördlingen-Dinkels- bühl.	2. Juli 1876.	Verbindung der Stadt Dinkels- bühl mit dem Bahnnetze.	30,33	1:111	6
14	Neustadt a. A.- Windsheim.	6. August 1876.	Verbindung der Stadt Winds- heim mit dem Bahnnetze.	15,32	1:150	1

Staatseisenbahnen in Betrieb stehenden Secundärbahnen.

1877.

Maximaler Widerstand durch Zusammenfall.	A r t des Oberbaues.	Zwischen-Stationen.	Bauliche Verhältnisse.
Steigung 1 : 1000 und Curve von 30 M. Radius.	Ausrangirte, starkköpfige, breitbasige Schienen der Hauptbahn.	Raindorf.	Das Terrain sehr günstig.
Steigung 1 : 250 und Curve von 100 M. Radius.	Ausrangirte abgelängte, breitbasige Schienen der Hauptbahn.	do.	Das Terrain gleichfalls günstig.
Steigung 1 : 200 und Curve von 50 M. Radius.	Ausrangirte abgelängte Vignolschienen.	do.	Das Bauterrain im Hochplateau des linkseitigen Lechufers äusserst günstig und konnte die Endstation unmittelbar bei Landsberg angelegt werden.
Steigung 1 : 130 und Curve 600 M. Radius. Steigung 1 : 140 und Curve 525 M. Radius.	Ausrangirte abgelängte, breitbasige Hauptbahnschienen.	Holzladestelle.	Terrain ganz schwach coupirt; im Allgemeinen sehr günstig.
Steigung 1 : 200 und Curve von 176 M. Radius.	Ausrangirte Stuhlschienen der Hauptbahn.	Ottenhofen (Haltestelle), Aufhausen (Haltestelle). Hartershofen.	Terrain theilweise coupirt. Die Bahn wurde mit Rücksicht auf die spätere Fortsetzung nach Landshut als Hauptbahn mit 1:200 tracirt, wäre mit grösserer Steigung wesentlich billiger gekommen. (Brücke über die Sempt.)
Steigung 1 : 70 und Curve von 50 M. Radius.	Secundärbahnschienen im Gewichte von 27,2 Kilogr. per lfd. M.	do.	Das Terrain ist theilweise sehr hügelig. Grössere Durchfahrt mit 3 Oeffnungen.
Steigung 1 : 150 und Curve von 100 M. Radius.	do.	Blaichach (Hüttenwerk).	Die Bahn verläuft ziemlich eben im Illerthale, Bahnbrücke über die Iller mit Holzträgern nach Howe.
Steigung 1 : 120 und Curve von 50 M. Radius.	Ausrangirte Stuhl- u. Vignolschienen der Hauptbahn.	Oberwarngau, Schaftlach, Reigersbeuern.	Terrain im Allgemeinen günstig. Ohne grössere Kunstbauten. Der grosse Personenverkehr im Sommer veranlasste umfangreiche Stationsanlagen.
Steigung 1 : 200 und Gerade.	Secundärbahnschienen im Gewichte von 27,2 Kilogr. per lfd. Meter.	do.	Die Terrainverhältnisse sind günstig.
Steigung 1 : 150 und Curve von 55 M. Radius.	do.	Bruckdorf.	Die Bahnführung im Laaberthale durch Felseinschnitte theilweise erschwert. Bahnbrücke über die Laaber mit hölzerner Fahrbahn.
Steigung 1 : 150 und Curve von 50 M. Radius.	do.	Dorfgütingen (Haltestelle).	
Steigung 1 : 110 und Gerade.	Ausrangirte, abgelängte Vignolschienen der Hauptbahn.	Ebenhofen (Haltestelle).	Das Terrain bot keine Schwierigkeiten. Holzbrücke über die Wertach und mehrere kleinere Brücken.
Steigung 1 : 111 und Curve von 100 M. Radius.	Secundärbahnschienen im Gewichte von 27,2 Kilogr. per lfd. Meter.	Wallerstein, Marktoffingen, Fremdingen, Willburgstellen.	Terrain im Allgemeinen günstig. Bahnbrücke über die Wörnitz mit 3 Oeffnungen zu je 20 M. Weite. (Eiserne Fahrbahnen, Fachwerk.)
Steigung 1 : 150 und Curve von 50 M. Radius.	Ausrangirte abgelängte Stuhlschienen der Hauptbahn.	Dottenheim, Ipsheim.	Das Terrain bot keine Schwierigkeiten. Bahnbrücke über die Aisch mit 3 Oeffnungen von je 9 M. Stärke. Eiserne Fahrbahnen (Blecbalken). Zwei Fluthbrücken von je 1 Oeffnung zu 9 M. Weite mit gleicher Eisenconstruction.

Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse der von der im Jahre

Bezeichnung der Vicinal- bahnen.	Länge der Bahn.	Gesamt-Baufwand. Ende 1875.	Hiervon treffen		13 1/2 % des sub a. aufgef. Bau- Capitals für Verzinsung, Betriebs- und Bahnunterhaltungsausgaben im Ansatz mit	Befördert wurden :					
			a. auf Staats- resp. Vicinalbahn-Baufonds.	b. auf die Gemeinden.		Personen.	Reisegepäck.	Fahrzeuge.	Thiere incl. Hunde.	Güter.	
Kilom.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Anzahl.	Kilogr.	St.	Stück.	Wag.	Kilogr.	
Siegelsdorf- Langenzenn	5,55	286 974	185 585	101 389	25 054	31 905	35 670	—	194	51	3 624
Georgens- gmünd-Spalt	6,92	398 275	303 982	94 293	41 038	20 762	26 670	—	257	14	10 945
Schwaben- Erding	13,63	891 919	601 490	290 429	81 201	40 097	67 870	—	398	257	7 108
Steinach- Rothenburg	11,07	1 078 103	849 629	228 474	114 700	37 338	69 300	7	255	374	10 962
Immenstadt- Sonthofen	8,34	890 756	638 524	252 232	86 201	87 931	1 056 20	2	626	257	35 626
Holzkirchen- Tölz	21,43	2 041 183	1 595 646	445 537	—	93 851	420 990	34	920	187	36 889
Sinzing- Alling *)	4,14	398 438	291 542	106 896	39 358	142	—	—	—	—	775
Summa	71,08	5 985 648	4 466 398	1 519 250	387 552	312 026	726 120	43	2 650	1140	105 93

*) Am 20. Dezember 1875 eröffnet.

bayerischen Staatsbahn betriebenen Vicinal-Eisenbahnen.
1875.

Einnahmen.							Ausgaben.						Abgleichung der Einnahmen gegen die Ausgaben.
Personen.	Reisegepäck.	Fahrzeuge.	Thiere incl. Hunde.	Güter.	Uebrige Einnahmen.	Summa aller Einnahmen.	Besoldungen und sonstige Personal- Ausgaben.	Feuerung der Locomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Locale etc.	Bahn-Unterhaltung.	Reparatur der Transportmittel.	Uebrige Ausgaben.	Summa aller Ausgaben.	
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
8 189	120	—	136	2 700	96	11 241	9 269	2 360	3 943	233	1345	17 150	passiv 5909
6 637	105	—	61	8 195	610	15 608	11 738	3 156	1 289	370	966	17 519	passiv 1911
22 293	531	—	1480	11 628	1037	36 969	25 259	11 448	9 902	2417	560	49 586	passiv 12617
16 798	438	25	1623	11 220	137	30 241	19 827	7 625	3 878	1346	1359	34 035	passiv 3794
30 817	512	4	963	41 359	206	73 861	27 308	7 063	3 633	1498	1096	40 598	activ 33263
59 124	3729	183	1469	47 660	343	112 508	54 127	28 182	29 467	7158	2210	121 144	passiv 8636
18	—	—	—	573	2	593	127	136	—	149	—	412	activ 181
43 876	5435	212	5732	123 335	2431	281 021	147 655	59 970	52 112	13 171	7536	280 444	activ 577

Uebersicht der Ausgaben für den Bau der bei den Königl. bayerischen Staatsbahnen in Betrieb stehenden Secundärbahnen. Mai 1877.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahn.	Baukosten in Mark.											Bemerkungen.	
		I. Proje- ctirung und Aus- steckung	II. Grunder- werbung und Lasten- ablösung.	III. Erd- arbeiten und Wegher- stellung.	IV. Kunst- bauten.	V. Einfrie- digung und Schran- ken.	VI. Fahr- bahn.	VII. Hoch- bauten, Stations- einrich- tung und Tele- graphen.	VIII. Werk- zeuge und Requi- siten.	IX. Trans- port- Material.	X. Bau- führung und Ober- leitung.	Summa.		Per Kilomet. Bahn.
1	Siegelsdorf-Langenzenn	989	38 863	62 526	18 029	2 233	102 252	53 334	5	—	8 693	286 974	51 800	Die Kosten ad II. u. III. bezahlt die Gemeinde Langenzenn.
2	Georgensgmünd-Spalt	2 376	39 482	54 811	53 228	3 344	158 154	77 314	—	—	9 566	398 275	56 174	Desgl. die Gemeinde Spalt.
3	Kaufering-Landsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Die Kosten sind unausgeschie- den in jenen der Hauptbahn München-Meiningen enthalt.
4	Wiesau-Tirschenreuth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	531 400	48 350	106 029 Mk. bezahlte die Ge- meinde Tirschenreuth.
5	Schwaben-Erding . . .	2 715	102 284	188 145	107 198	8 878	309 882	137 169	239	—	35 409	891 919	65 342	Die Kosten ad II. u. III. trug die Stadt Erding.
6	Steinach-Rothenburg	3 175	101 067	127 407	43 152	7 125	572 189	168 014	5429	—	50 515	1 078 103	97 390	Desgl. die Stadt Rothenburg.
7	Immenstadt-Sonthofen	3 187	137 620	114 612	119 713	10 260	313 180	157 297	—	—	34 887	890 756	106 805	Desgl. die Gemeinde Sont- hofen.
8	Holzkirchen-Tölz . . .	4 469	165 425	280 112	84 047	17 199	751 497	429 877	2449	229 714	76 394	2 041 183	95 249	Desgl. die Gemeinde Tölz.
9	Saal-Kelheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Die Kosten sind unausgeschie- den in der Donauhalbahn enthalten.
10	Sinzing-Alling	73	27 731	79 165	45 887	1 371	134 490	48 233	3533	51 429	6 526	398 438	96 241	Die Kosten ad II. u. III. trug die Fabrik Alling.
11	Dombühl-Feuchtwangen	4 808	109 883	127 576	42 967	5 577	434 899	135 547	2375	—	44 983	908 615	81 857	Die Kosten ad II. u. III. trug die Stadt Feuchtwangen.
12	Biesenhofen-Oberdorf	1 045	52 000	60 000	36 000	3 000	196 000	130 000	500	112 000	20 000	610 545	93 642	Desgl. die Gemeinde Oberdorf.
13	Nördlingen-Dinkelsbühl	19 599	302 944	430 343	208 900	7 710	825 438	331 229	3225	462 857	119 542	2 711 787	89 409	Die Kosten trug sämmtlich der Staat.
14	Neustadt a. A. - Winds- heim.	20 490	173 188	224 543	106 545	5 071	543 443	185 038	6223	277 714	59 883	1 602 138	104 578	Die Kosten ad II. u. III. trug die Stadt Windsheim.

IV.

Die Local- (Secundär-) Bahnen in Frankreich*).

Das französische Eisenbahngesetz vom Jahre 1836 bestimmte die Normen für die Construction und den Betrieb der Eisenbahnen. Auf Grund dieses Gesetzes und des darauf erlassenen Gesetzes vom 11. Juni 1842 sind die Haupteisenbahnen Frankreichs, welche den früher von den grossen Reichsstrassen behaupteten Rang einnehmen, erbaut. Die meisten dieser Linien sind zweispurig, die Steigung gering, die Hauptbahnhöfe in bedeutenden Dimensionen ausgeführt — kurz sie sind darauf berechnet, dem Verkehr die grösste Stärke und die grösste Geschwindigkeit zu sichern. Das darauf verwendete Kapital hat sich in Folge des grossen Verkehrs, dessen sie sich erfreuen, gut verzinst.

Nicht so rentabel zeigten sich bereits die grösseren Seitenbahnen (eingleisig und einfacher). Um die Ausführung dieser Linien zu sichern, musste die französische Regierung mit Staatssubventionen oder Zinsengarantie hinzutreten.

Aber so gross der Begehr der Departements und Gemeinden nach Eisenbahnen blieb, so wenig Neigung zeigten die grossen Eisenbahn-Gesellschaften dieselben zu bauen oder sie verlangten übermässige Subventionen. Die Regierung hätte gern den Bahnbau eingestellt oder wenigstens eingeschränkt (um den Staat vor unrentablen Kapitalanlagen zu schützen), aber sie hatte dazu dem andringenden Verlangen der einzelnen Gegenden gegenüber nicht die nöthige Kraft. So entschloss man sich zu dem Gesetz vom 12. Juli 1865, nach welchem die Konzession der sog. Localbahnen an die Bedingung eines Geldbeitrages von Seiten der interessirten Gebiete und Ortschaften geknüpft und ihre Ertheilung im Wesentlichen in die Hände der Departementalbehörde gelegt wurde. Zugleich hob das Gesetz von 1865 mehrere lästige und Kosten hervorrufoende polizeiliche Bestimmungen auf, gewährte in Construction und Betrieb der Localbahnen weiteren Spielraum und stellte sogar Staatsprämien bis zu $\frac{1}{3}$ der Kosten in Aussicht. Manche — sagt W. v. Nördling in seinem Vorwort zu dem Aucoc'schen Werk — manche hofften im Stillen, das Gesetz werde grossentheils ein todter Buchstabe bleiben, dem unsinnigen Eisenbahnbau aber einen wohlthätigen Riegel vorschieben. Die Volksvertretung, mehr besorgt um den Weiterbau des Bahnnetzes, that ihrerseits einen Schritt, indem sie aus eigener Initiative die Anwendung der schmalen Spur gesetzlich zuliess. Aber diese Erwartungen wurden ge-

*) Die nachstehenden Mittheilungen sind in ihren wesentlichen Theilen entnommen den Werken: 1) Level (E) Chemins de fer d'intérêt local. 1873. 2) W. v. Nördling, Gen.-Director der österr. Eisenbahn. Deutsche Ausgabe L. Aucoc, Ueber die Entwicklung des franz. Eisenbahn-Netzes. Wien 1875.

täuscht. Ueberall richteten sich die Forderungen der Interessenten auf normalspurige Localbahnen. Die Fachmänner in Frankreich und darunter die tüchtigsten, haben sich diesem Verlangen wiederholt entgegengestellt und aus finanziellen Gründen den Bau von schmalspurigen Bahnen empfohlen. Es dürfte von Interesse sein, darüber eine dieser Stimmen aus der französischen Fachliteratur zu hören:

„Es muss unbedingt anerkannt werden, — sagt Level in seinem Werk: „Chemins de fer d'intérêt local“ — dass, wenn die lokalen Verhältnisse und die voraussichtliche Betriebseinnahme dem höheren Anlagekapital entsprechen, der normalspurigen Bahn der Vorzug zu geben ist. — Aber wenn die lokalen Verhältnisse, der voraussichtliche Verkehr, die Industrie bescheiden sind, dann muss man eine weniger kostspielige Einrichtung wählen, um mit ihrer allerdings beschränkten Macht die stiefmütterlich behandelten Gegenden zu befruchten, der Ackerwirthschaft und der spärlichen Industrie Aufschwung zu geben. Ist es denn gerechtfertigt aus denjenigen Gegenden, welche nicht im Stande sind den einer normalspurigen Bahn nöthigen Verkehr zu liefern, Verkehrsmittel fern zu halten, welche die Mittel bieten zu einem pünktlicheren, rascheren, weniger kostspieligen und intensivern Güter-Transport als der gewöhnliche Fuhrverkehr zu leisten vermag? Wichtiger als alle theoretischen Betrachtungen ist bei der Wahl des Systems die Finanzfrage. Die Local-Bahnen im Elsass mit Normal-Spurweite sind allerdings sparsam gebaut, wenn man sie mit den grossen Bahnen vergleicht. Und dennoch liefert diese Provinz, eine der reichsten Frankreichs, nicht den genügenden Verkehr um die Zinsen des Anlagekapitals, welches ca. 94 000 Mk. pro Kilometer (ca. 700 000 Mk. pro Meile) beträgt, zu decken; die Einnahmen decken kaum die Betriebskosten. — Es ist ausser allem Zweifel, dass wenn diese Bahnen mit geringerer Spurweite gebaut worden wären, das Anlagekapital bedeutend kleiner gewesen wäre; gleichfalls ist es unbestritten, dass die Betriebskosten sich um Vieles geringer gestellt hätten und dass deshalb bei demselben Verkehr das Anlagekapital bis zu einem gewissen Masse hätte verzinst werden können. Einige Zeit nach Eröffnung der Localbahnen im Elsass hatte eine der ersten Capacitäten im Eisenbahnwesen Herr Thirion, Ober-Ingenieur und Director der Eisenbahn-Gesellschaft von Orleans, das finanzielle Resultat dieser Bahnen vorhergesehen. Wir finden in einer Note dieses Ingenieurs an den Staats-Rath die Zahl von 8000 Mk. angegeben, als das Maximum bis zu welchem die Einnahme pro Kilometer auf neuen Localbahnen sich erheben könne, und zu gleicher Zeit den Hinweis auf die unbestreitbare Thatsache, dass bei einer Einnahme unter 8000 Mk. pro Kilometer, Eisenbahnen, deren Anlagekapital nicht unter 75 000 Mk. pro Kilometer beträgt, finanziell unmöglich sind. — Es ist unzweifelhaft, sagt Thirion, dass bei durchgehenden Bahnen dieselbe normale Spurweite sein muss. Als die badische Eisenbahn eine von derjenigen des übrigen Europas verschiedene Spurweite annahm, war dies ein Unsinn.

Aber wenn es sich um Zweigbahnen handelt, verliert die Frage ihren absoluten Character; dann ist es nur eine Finanzfrage; es handelt sich nur darum, festzustellen, ob nicht die Kosten, welche durch die Operation des Umladens entstehen, reichlich compensirt werden durch die Vortheile, welche erzielt werden durch ein geringeres Anlagecapital und durch sparsameren Betrieb. — Beträgt die voraussichtliche Einnahme unter 8000 Mk., dann findet man die Lösung der Finanzfrage nur in der Anwendung einer schmalen Spur. In der That verlangt die normalspurige Bahn bedeutendere Ausgaben in Grunderwerb, Erdarbeiten, Oberbau, Locomotiven und Fahrzeugen, während eine richtige Anwendung der schmalspurigen Bahn alle diese Ausgaben in unerwarteter Weise einschränkt und ganz überraschend sparsame Resultate herbeiführt, derart, dass eine schmalspurige Bahn mit 30 bis 40 000 Mk. pro Kilometer dem Betriebe überliefert werden kann. Eine schmalspurige Bahn besitzt eine grosse Geschmeidigkeit; nichts ist leichter als sie zu dirigiren, sei es den Wegen entlang, sei es den Unebenheiten des Terrains sich anschmiegend, Eigenthum von grossem Werthe, bedeutende Terrainerhöhungen aus dem Wege gehend und so kostspielige Erdarbeiten und Kunstbauten vermeidend; leichte Locomotiven, welche sich ohne Gefahr in scharfen Curven bewegen, verrichten den Dienst. In Summa bietet sie ein vortheilhaftes Transportmittel, sehr fähig, eine ganze Gegend zu heben trotz der kleinen Dimensionen und trotz des Umladens, welcher Operation man irrthümlicherweise eine Wichtigkeit beigelegt hat, welche sie nicht besitzt.

„Was bisher über schmalspurige Bahnen gesagt wurde, ist nicht eitle Theorie geblieben; das neue System ist in der That vielfach praktisch angewendet worden und es dürfte sich lohnen, hier einige Bahnen anzuführen, welche nach diesen sparsamen Ideen entworfen und ausgeführt wurden und noch heute im Betriebe sind.

„1. *Schmalspurige Kohlen-Bahn bei Montluçon.* Diese Linie, 17. Kilometer lang, wurde mit 1 Meter Spurweite gebaut 1846, sie hat Curven von 90 M. Radius und Steigungen bis zu 5 Millimeter. Einfache Stuhlschienen, welche 18 Klgr. pro Meter wiegen, ruhen auf Schwellen, welche bis 0,90 M. von einander entfernt sind. Die Locomotiven mit 3 Axen wiegen leer 15 Tonnen, im Betriebe 19,5 Tonnen. Die Wagen kosten 400 Mk. Obgleich alle Uebergänge an niveau hergestellt sind, hat man nie von einem Unglück im Betriebe gehört. Einzig durch Privat-Industrie geschaffen, ohne irgend eine anderweitige Unterstützung, giebt diese Bahn ein schlagendes Beispiel der Vortheile, welche das schmalspurige System bietet.“

2. *Schmalspurige Bahn von Mondalazac nach Salles-le-Sourou.* Sie ist eine Industrie-Bahn und wurde erbaut 1864 von der Eisenbahn-Gesellschaft zu Orleans im Anschluss an ihre Normal-Bahn nach langen vergleichenden Untersuchungen der Kosten der verschiedenen Systeme durch competente Richter, welche schliesslich

sich für die Spurweite von 1,10 M. entschieden. Die stärkste Steigung beträgt 12 Millimeter, die engste Curve hat 60 M. Halbmesser. Man hat sich enge dem Terrain angeschlossen und beträgt der Grunderwerb 1 Hektar 10 Ar pro Kilometer. Die Erdarbeiten kosten 10 000 Mk. pro Kilometer. Die Kiesbettung beträgt 0,945 Kbm. pro lfd. Meter gleich der Hälfte der Bettung einer normalspurigen Bahn. Einfriedigungen fehlen, wodurch der Vorthail erzielt wird, dass bei Durchschneidung eines Gutes Erschwernisse in der Bewirthschaftung nicht entstehen, weil der Landwirth beim Beackern des Bodens ungehindert die Bahn passiren kann. Obwohl Barrieren ebenfalls fehlen, Wärter nicht angestellt sind, ist niemals ein Unglücksfall zu registriren gewesen. Die Vignol-Schienen wiegen 16 Klgr. pro lfd. Meter; die Schwellen sind 1,60 M. lang, 15 cm. breit, 12 cm. hoch in Entfernungen von 75 cm. Die Kosten des Oberbau's betragen nur 10 700 Mk. pro Kilometer. Im Ganzen kostet die Bahn 29 000 Mk. pro Kilometer. obgleich sogar ein Einschnitt vorhanden ist, welcher bei 350 M. Länge 11 M. Tiefe hat. Die Güterwagen kosten 1040 Mk.; sie wiegen 1550 Klgr. und können mit 4000 Klgr. beladen werden. Im Anfang wurde der Betrieb auf dieser Bahn durch Pferde geleistet. Die Eisenbahn-Gesellschaft zu Orleans entschloss sich im Jahre 1864 zur Anschaffung von besonderen Locomotiven mit gekuppelten Axen von 12 Tonnen Gewicht incl. Wasser- und Brennmaterial; sie kosten 18 000 Mk. In Folge der Einführung von Locomotiven konnte der Tarif auf 2 Pfennige pro Tonne und Kilometer heruntergesetzt werden. Man hat hier ein klares Beispiel, von welchem grossen Einfluss die Schienenstrasse mit Anwendung von Dampfkraft auf den Preis des Güter-Transports ist. Während die Kilometer-Tonne auf Chausseen 20 Pfennige kostet, kostet sie auf der Pferde-Eisenbahn 5 Pfennige, auf der Locomotiv-Bahn aber nur 2 Pfennige.

3. *Schmalspurige Bahn der Zuckerfabrik von Tavaux nach Pontséricourt.* Erbaut 1866. Dieselbe, 14 Kilom. lang, ist nur während einer Zeit von 3 bis 4 Monaten pro Jahr im Betrieb. Sie ist erbaut auf dem Bankett des Communalweges, durchschneidet 2 Dörfer der Länge nach, führt an den Hausthüren vorüber und während eines sechsmonatlichen Betriebes hat sich dennoch nicht der geringste Anstand ergeben. Weder hat die Nachbarschaft der Maschinen die Pferde erschreckt, noch hat der Verkehr der zahlreichen Züge, der sich zuweilen auf 40 im Tage belief, die Zirkulation irgendwie gehemmt oder die Einwohner belästigt. Die Steigungen betragen durchschnittlich 15 bis 25 Millimeter; die grösste Steigung beträgt sogar 75 Millimeter bei 300 M. Länge; die zweitgrösste 58 Millimeter bei 300 M.; die drittgrösste 31 Millimeter bei 400 M. Länge; die engste Curve hat 30 M. Radius. Man begreift, dass die Bahn sich vollständig dem Terrain anschliesst und den Communal-Wegen folgt, welche 3mal einen rechten Winkel bilden. Das Planum hat eine Breite von 2,10 M.; die Spurweite

beträgt 1 M. Die Vignol-Schienen wiegen 13 Klgr. pro lfd. Meter, die Schwellen sind 1,50 M. lang, 0,16 M. breit, 0,08 M. dick. Auf eine Schiene von 6 M. Länge kommen 7 Schwellen. Die Kiesbettung ist nur 0,20 M. dick. Die Tender-Maschinen haben 4 gekuppelte Räder und wiegen mit voller Ladung 7500 Klgr., leer 5700 Klgr. Die leeren Wagen wiegen 2100 Klgr., ihre Maximal-Belastung beträgt 6000 Klgr. Der Betrieb ist bei den grossen Steigungen von Interesse. Die ganze Strecke ist in 3 Theile getheilt; jeder Theil hat seine besondere Locomotive, so dass 3 Locomotiven den Dienst versehen. Die erste Locomotive befördert gewöhnlich einen Güterwagen, manchmal 2 auf der grössten Steigung; die zweite zieht 4 bis 6 Wagen, die dritte 6 bis 8 Wagen, entsprechend den erwähnten Steigungen von 75, 58 und 31 Millimeter.

Die Gesamtkosten der Bahn betragen:

Grunderwerb	695 Fr.
Erdarbeiten	2240 „
Bauwerke	885 „
Schwellen	1485 „
Bettung	2000 „
Oberbau	5771 „
Lokomotiven und Fahrzeuge	7485 „
General-Unkosten	513 „

Summa . 21074 Fr. pro Kilom.

Man erhebt gegen die schmalspurigen Eisenbahnen folgende Einwände:

1) Die Lokalbahnen werden in den meisten Fällen an bereits bestehende angeschlossen; da es wohl nicht gestattet wird direkt in den Bahnhof einzumünden, so wird auf eine gewisse Strecke ein Parallelgeleise nothwendig, für welches indess das vorhandene Bahn-Terrain nicht ausreicht; man muss also einen Streifen ankaufen und hierfür meistens einen hohen Preis zahlen, was die Anlage nicht unbedeutend vertheuert.

„Dieser Einwand wäre richtig, wenn es durchaus nothwendig wäre, ein selbständiges Geleise anzulegen; aber man kann sich helfen, indem man auf die Schwellen des vorhandenen Geleises eine 3. Schiene befestigt, so dass also dasselbe Geleise von kleinen und grossen Wagen befahren werden kann. Nichts ist einfacher, und damit fällt der erste Einwand.“

2) Wenn, sagt man, die Zweigbahnen nicht gleiche Spurweite hätten mit den durchgehenden, wäre es garnicht möglich, die Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere übergehen zu lassen; auf allen Zweigbahnhöfen müsste ein Umladen der Güter erfolgen. In industriellen Fragen ist es ein Unglück, wenn Geister, die sich in einem Kreise von theoretischen Ideen bewegen und niemals auf das Feld der Praxis heruntersteigen, Neuerungen bekämpfen; die von ihnen ausgeübte Kritik zerfliesst in den meisten Fällen in Nebel, sobald das Licht der Thatsachen scheint. Der Theoretiker stellt es als absolute Nothwendigkeit hin, dass die Fahrzeuge der Zweig-

bahnen hunderte von Kilometer zurücklegen müssen, um von einem zum andern Bahnnetz an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Grosser Irrthum. Sogar das Material der grossen Gesellschaften wird nicht in dieser Weise angewendet. Jede Gesellschaft behält ihr Material, so viel sie kann, um es für die eigenen Bedürfnisse zu verwenden; sogar auf derselben Bahn findet ein Umladen statt je nach den Entfernungen, welche die Güter zurückzulegen haben. Bei einem gut geleiteten Betriebe vervollständigt man unterwegs die Ladung der Waggonen, um die Fahrzeuge nicht mit halber Ladung cirkuliren zu lassen. Die Umladung begünstigt auf diese Weise die richtige Ausnutzung des Materials. Aber mehr noch wird die Umladung erfolgen von einem zum andern Bahnnetz. Einige Güter werden sogar wiederholt umgeladen. So wird z. B. eine Ladung von Hendaye an der spanischen Grenze nach Strassburg dreimal umgeladen. Die Südweine, die zu Havre geladene Baumwolle verlassen die Wagen der Süd- und West-Gesellschaft ehe sie nach Mühlhausen kommen. Wenn das nicht wäre, dann müssten ja die Fahrzeuge unglaublichen Auswanderungen unterworfen sein. Eine Gesellschaft hat das grösste Interesse daran, ihre Fahrzeuge zu behalten und sich ihrer Auswanderung zu widersetzen, weil die Miethe, welche andere Gesellschaften ihr bezahlen, garnicht im Verhältniss steht zu dem Nutzen, welcher ihr aus eigenem Gebrauch erwächst. Kann man wohl annehmen, dass eine kleine Lokalbahn ihre wenigen Fahrzeuge mit Vorthail in alle Theile des Landes verstreuen werde gegen eine Miethe von 1,50 bis 2 Mk. pro Tag? Kann man annehmen, dass diese kleine Gesellschaft, nachdem sie von eigenen Fahrzeugen vollständig entblösst ist, mit Vorthail die Fahrzeuge der grossen Gesellschaft leiht? Nein, die kleine Linie wird immer das grösste Interesse daran haben ihr eigenes Material zu behalten und unabhängig von anderen Gesellschaften damit zu wirthschaften. Man hat die Kosten des Umladens auf 50 bis 60 Pfennige die Tonne geschätzt; aber diese Zahl bezieht sich nicht nur auf das einfache Umladen, sondern darin sind noch enthalten die Kosten für alle übrigen Verrichtungen, als Wiegen, Einregistriren, Ausfertigung der Frachtbriefe, letztere aber sind bedingt durch die Uebernahme der Güter von der Zweigbahn durch die Hauptbahn und nicht durch das Umladen. Das Umladen an und für sich kostet auf denjenigen Stationen, welche mit den nöthigen Maschinen versehen sind, 8 bis 10 Pf. pro Tonne für Sackladungen, Fässer oder Kisten; Eisen, Holz und Steine werden zum Preise von 12 bis 16 Pf. die Tonne umgeladen. In England kostet das Umladen von einem Schiff ins andere 12 Pf. In Frankreich wechselt der Preis je nach der Vollkommenheit der Umlade-Vorrichtungen. Auf der Station Salles la Source kostet das Umladen 11½ Pf. Zu Commentoy reduziert sich der Preis des Umladens der Kohlen auf 3,2 Pfennige pro Tonne.

Hiernach dürfte der Einwand gegen schmalspurige Bahnen, welcher durch die Unkosten des Umladens motivirt werden soll, vollständig beseitigt sein.

3) Die Werth-Verminderung der Güter durch das Umladen. Die Gegner der schmalspurigen Bahnen haben diesen Schaden auf 10 % des Werthes der Güter taxirt. Um diesen Einwand zu beseitigen, wollen wir die Kohlen ins Auge fassen, welche von allen Gütern am Meisten durch das Umladen leiden können. Irrthümlicherweise hat man den eben angeführten Verlust von 10 % angenommen, indem man die Operation beim Umladen von Kohlen in Schiffe zu Grunde legte, wo allerdings die Kohlen meistens von grosser Höhe heruntergestürzt in den Schiffen selbst zertreten werden; dort allerdings vermindert sich der Rauminhalt, was indess bei Verkauf nach dem Gewicht garnicht in Betracht kommt. Aber beim Umladen von einem Wagen in einen andern ist die Operation eine andere; da wird die Kohle nicht gestürzt und getreten, sondern einfach übergeschaufelt und sie kann bei dieser Operation nicht einmal an Rauminhalt einbüßen. Wenn Stückkohlen umgeladen werden, dann mögen allerdings manche Stücke zerfallen, je nach der Zerbrechlichkeit der Kohle, aber dann beträgt der Raumverlust kaum 5 bis 6 % und dieser Verlust kommt auch nur bei dem Werth-Unterschied zwischen Stückkohle und kleiner Kohle in Betracht. Ein ganz unbedeutender Verlust, der wirklich nur in der Theorie besteht.

Unter die wesentlichen Vortheile, welche die schmalspurigen Localbahnen bieten, rechnet Level, abgesehen von der billigeren Herstellung und den Ersparnissen beim rollenden Material, auch den Vortheil, dass man zur schmalspurigen Bahn die Bankette der vorhandenen Strassen benutzen kann*).

„Die Chausseen und Wege in Frankreich — sagt er — sind meistens einsam und ihre zu grosse Breite ist die Quelle geworden einer theuren und lästigen Unterhaltung. Der Staat hat sogar daran gedacht die Chausseen in ihrer Breite einzuschränken und den überflüssigen Theil dem Domainen-Fiskus zu übergeben, um ihn nach und nach an die anstossenden Grundbesitzer zu veräussern. Leider würde der Verkaufspreis vollständig verzehrt werden durch die Umwandlung des Strassen-Terrains in Ackerland. Aber wo es sich nur eben machen lässt, thut man gut den überschüssigen Theil den Gesellschaften zu überlassen, welche gewillt sind auf demselben eine Eisenbahn herzustellen. Die Departements und Communen werden weise handeln, wenn sie, wo sich nur die Gelegenheit bietet, die Breite ihrer Strassen einschränken und sich so einer lästigen und kostspieligen Unterhaltungspflicht entäussern“.

„Man hat das Befahren der Chausseen durch Lokomotiven als gefährlich für das ländliche Fuhrwerk dargestellt und haben die Feinde der schmalspurigen Bahn auch diesen Umstand ins Gefecht geführt. Glücklicherweise hat die Erfahrung auch diese Furcht beseitigt. Giebt es nicht unmittelbar neben den Eisenbahnen sehr verkehrreiche Strassen? Erscheint nicht die Lokomotive in den

*) In Oldenburg (Sande-Jever) läuft übrigens auch eine normalspurige Bahn neben der Chaussee.

Hafenanlagen von Bordeaux und Nantes mitten unter einer lebhaften Bevölkerung und unter Fuhrwerken aller Art. Und wenn die Dampfpfeife die Pferde erschreckt, welche ruhig und furchtlos sind im Gewühle der Schlacht, dann möge man sie durch eine Glocke ersetzen, wie dies die Dock-Gesellschaft in Marseille gethan hat, deren Locomotiven am Hafen entlang circuliren“.

„Die Lösung der Aufgabe billige Bahnen herzustellen ist nicht nur eine Frage der sparsamen Construction, sondern auch eines sparsamen Betriebes. Auf Zweigbahnen mit Normal-Spurweite, welche den Luxuswagen der grossen Gesellschaften zugänglich sind, ist ein einfacher Betrieb garnicht möglich. Die Liebe zur Gleichmässigkeit würde alle Bestimmungen über Sparsamkeit umstossen und mit der Zeit und Hülfe der Gelegenheit würde man auf den bescheidenen Localbahnen die Waggons sich bewegen sehen, welche den hochgestellten Personen reservirt sind; man würde Rauch-Coupee's, Damen-Coupee's einführen und nach und nach alle die kleinen Complicationen, welche den grossen Gesellschaften auferlegt sind. Die schmale Spur verschliesst sich diesen lästigen Zuthaten vollständig. Ein Zug aus dem jetzigen Material zusammengesetzt, ist ein zu lästiges Instrument, um es während des Tages oft in Bewegung zu setzen, auch kommt es vor, dass auf den Zweiglinien der Reisende nicht in einem Tage die Reise hin und zurück zur grossen Stadt machen kann. Das was man mit einem guten Fuhrwerke vor Erbauung der Zweiglinie machen konnte, kann man jetzt nicht mehr auf der Eisenbahn. Die Schöpfung verfehlt also ihren Zweck. Es genügt anzugeben, dass die Kosten des von einem Zuge durchlaufenen Kilometers dreimal so gross sind auf einer normalspurigen Bahn als auf einer schmalspurigen; um den richtigen Schluss zu ziehen, dass man auf letzterer drei Züge gehen lassen, wenn auf ersterer nur ein Zug geht. — Die Vereinigten Staaten besitzen ländliche Bahnen, auf denen der Betrieb mit der grössten Einfachheit vor sich geht. Man sieht da Züge, welche das Gesamt-Personal mit sich führen, ähnlich einem Schiffe, welches mit allem, was zum Fahrdienst nothwendig ist, ausgerüstet ist. Der Billetverkauf wird im Zuge gemacht, das Aufgeben, Umladen und Ausladen der Güter geschieht wie in Schottland durch die Eigenthümer und Spediteure; ein einziger Localbeamter controlirt das Wiegen der Güter“.

Ungeachtet solcher lebhaften Befürwortung Seitens der angesehensten und tüchtigsten Techniker und Volkswirthe sind in den 10 Jahren von 1865 bis 1875 nur 52 Kilom. schmalspurige Bahnen gebaut.

Das ganze Interesse concentrirte sich auf den Bau von normalspurigen Localbahnen. Am 1. Januar 1875 besass Frankreich 1498 Kilom. normalspuriger Localbahnen, 2790 Kilom. waren ausserdem concessionirt und noch zu bauen. Der Betrag der für diese Bahnen bewilligten Staatssubvention belief sich auf ca. 42 Mill. Fr. (pro Kilom. 9840 Fr.) und der Betrag der von den Departements, Gemeinden und verschiedenen Interessenten geleisteten Subventionen

ca. 105 Mill. Fr. Die durchschnittlichen Kosten dieser Localbahnen veranschlagen die Motive zu dem Gesetzentwurf von 1875 (s. unten) auf 150 000 Fr. pro Kilometer, also das Gesammterforderniss für die erwähnten Localbahnen auf 642 Mill. Fr.

Die Ueberspeculation, welche die Regierung durch das Gesetz von 1865 hatte zurückdrängen wollen, hatte sich auf die Localbahnen geworfen und bei den zahlreichen Bauten wurde nur zu wenig auf eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Bauausführung Bedacht genommen. Im Jahre 1875 hat die französische Regierung dem gesetzgebenden Körper einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher nochmals den Versuch macht, den Bau von billigeren Bahnen anzuregen. Aus den Motiven zu diesem Gesetz dürften folgende Ausführungen von Interesse sein:

„Nachdem die Hauptarterien, so zu sagen die Ströme des Handelsverkehrs und ihre Seitenflüsse, die Provinzial-Eisenbahnlinien in Frankreich hergestellt waren, blieben noch die Seitenbäche oder secundären Zweigbahnen ins Leben zu rufen, welche ihrem Range nach an die Stelle der Departementalstrassen und Vicinalwege zu treten bestimmt sind. Eine grosse Anzahl in das Reichs-Eisenbahnnetz noch nicht hineingezogener Ortschaften verlangte nach einem billigen Transportmittel, um die Naturschätze ihres Bodens verwerthen und ihre Industrie heben zu können. Die rationelle Befriedigung dieses Bedürfnisses erheischte eine bedeutende Vereinfachung in der Einrichtung der Eisenbahnen, derart, dass nicht nur die Kosten des Baues, sondern auch die des Betriebes wesentlich herabgemindert würden. Zu diesem Behufe wurde am 5. November 1861 durch einen Erlass des Staatsbauten-Ministers eine besondere Commission eingesetzt, welche eine Enquête eröffnete und am 1. Mai 1863 über die ihr zugewiesenen Fragen ihren eingehenden Bericht erstattete. — Die Commission sprach sich dahin aus, „dass die Linien des Localbahnnetzes, „welche doch zumeist auf Umladung angewiesen sein würden, sich „sowohl hinsichtlich des Baues, als des Betriebes von den bisher „erbauten Bahnen wesentlich unterscheiden sollten und sogar unterscheiden müssen; dass also die Vorschriften des üblichen Bedingnissheftes mit Bezug auf solche Linien derart vereinfacht werden „sollten, dass man 1) die Spurweite, das Gewicht der Schienen, „das System des Fahrparkes, die Steigungen und Krümmungen der „Bahn, den jeweiligen Verhältnissen entsprechend, wechseln könne, „dass 2) die Verpflichtung zur Einfriedigung der Bahn, insofern „dieselbe eine unbedingte Regel bildete, aufgehoben und auch für „die Hochbauten der Bahnhöfe die einfachsten Einrichtungen zugelassen würden; es sei jedoch wünschenswerth, dass die Localbahnen jeder einzelnen Gruppe, um von je ein und demselben „rollenden Material befahren werden zu können, mit einer einheitlichen Spurweite zur Ausführung gelangen, ohne dass es jedoch „angezeigt sei, eine specielle Schmalspurweite zur allgemeinen Anwendung vorzuschreiben“.

Das Ergebniss dieser Enquête war das Gesetz vom 12. Juli 1865. In den Motiven desselben heisst es, dass die Localbahnen ausschliesslich dazu bestimmt seien, die kleineren Städte mit den Hauptstädten zu verbinden; dass sie in der Regel ein und dasselbe Thal oder ein und dieselbe Hochebene verfolgen sollen, ohne Uebersetzung von Strömen und Gebirgskämmen; dass ihre Länge in der Regel 30 bis 40 Kilometer nicht überschreiten sollte; dass diese zur Vermittelung eines geringen Verkehrs berufenen Bahnen nur zwei oder drei Tageszüge und keinen Nachtdienst haben sollen.

In der Praxis hat man sich jedoch bei weitem nicht an den Geist dieses Gesetzes gehalten. Von den bis jetzt concessionirten Localbahnen*) wurden nicht alle mit der nöthigen Sparsamkeit gebaut, noch überhaupt unter Bedingungen in's Leben gerufen, welche mit der Bescheidenheit der von der Legislative solchen Bahnen zugewiesenen Rolle im Einklange ständen. Auf die Vermittelung eines rein localen Verkehrs beschränkt, haben sie kaum zur Bestreitung der Betriebskosten hinreichende Einnahmen und das für ihre Ausführung verwendete Kapital bleibt in Folge dessen uneinträglich.

Um diesem Uebelstande abzuhelpen, hat man unter dem Vorwande der Herstellung von Departemental-Eisenbahnen wahrhafte Transitlinien mit der Bestimmung den grossen Netzen Concurrenz zu machen, zu schaffen versucht. Diese Absicht steht jedoch mit dem allgemeinen Landesinteresse in Widerspruch, denn die Erfahrung hat erwiesen, dass die Concurrenz der Eisenbahnen stets die Vertheuerung der Transportpreise zum Endresultate hat; sie widerspricht ebenso den finanziellen Staatsinteressen, welche vermöge der Zinsengarantie und der Theilung des Reinertragnisses mit den Interessen der grossen Gesellschaften enge verknüpft sind; endlich liegt auch die Befürchtung nahe, dass die aus der Nachbarschaft rivalisirender Gesellschaften entspringenden Schwierigkeiten den Staat eines Tages dazu zwingen könnten, die einen Bahnen anzukaufen, um sie mit den anderen zu fusioniren. Im Grunde genommen sind also unsere Vicinal-Eisenbahnen eigentlich erst zu schaffen; die Nothwendigkeit einer diesbezüglichen Entscheidung macht sich um so fühlbarer, als die Kosten des Wagentransportes in Folge der zunehmenden und unabwendbaren Vertheuerung der Tagelöhne täglich höher werden. Um nun die Entstehung neuer Bahnlinien zu fördern, ohne dem Staate, den Departements und Gemeinden allzu drückende finanzielle Lasten aufzubürden, ist es nöthig, deren Herstellung so billig wie möglich zu gestalten. Ein entscheidender Schritt zur Lösung dieser Aufgabe kann dadurch gemacht werden, dass man für die Departementalnetze eine Spurweite von nur einem Meter in Anwendung bringt, und gestattet, die Bahnen theilweise auf dem

*) Am 31. December 1874 betrug die Länge der concessionirten Localbahnen 4288 Kilometer, wovon 1498 Kilom. dem Betriebe übergeben waren. Diese Bahnen vertheilen sich auf 39 Departements.

Grunde unserer Strassen und Wege auszuführen. Dies ist der Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Die Erfahrung hat bereits zur Genüge dargethan, dass die Dampfkraft und die Thierkraft auf den Landstrassen ohne Gefahr neben einander bestehen können. Der Verkehr der Strassenlocomotiven ist schon seit dem Jahre 1866 durch einen vom 20. April datirten und auf Antrag der competentesten Ingenieure erfolgten Ministerial-Erlass geregelt. Vermöge der vorgeschlagenen neuen Bestimmung würde der Locomotiv-Verkehr an den Rand der Strassen und Wege verlegt und dem Publikum eine freie Wegbreite von mindestens 6 M. vorbehalten. Die neue specielle Betriebsordnung endlich soll im Wege einer Staatsverordnung festgesetzt werden.

Die in Zukunft entweder auf Grund des Gesetzes vom 27. Juli 1870 oder des Gesetzes vom 12. Juli 1865 zu erbauenden Eisenbahnen hätten demnach die Befugnis den Grund und Boden unserer Strassen und Wege, wenn nicht in ihrer vollen Länge, so doch theilweise für sich in Anspruch zu nehmen.

Weitere Ersparnisse würden die Concessionaire solcher Unternehmungen dadurch erzielen, dass sie in den meisten Fällen statt der normalen Spurweite von 1,44 M. eine schmalere Spur wählten. Diese schon im Jahre 1863 von der Enquête-Commission empfohlene Massregel scheint uns für die Eisenbahnen dieses Ranges die zweckmässigste zu sein, und wenn sie in dem gegenwärtigen Gesetzentwurf nicht als obligatorisch erklärt wurde, so geschah dies nur in der Erwägung, dass die absolute Verwerfung der normalen Spur in einzelnen Fällen von Nachtheil sein könnte.

Die schmale Spur gestattet eine ansehnliche Verminderung der bewegten todten Last, und sie besitzt eine so ausserordentliche Biegsamkeit, dass die Radien der Bogen ohne Schädigung der Betriebsfähigkeit der Bahn bis auf 80 M. und darunter ermässigt werden können.

Das Schmalspur-System hat im Auslande bereits ausgedehnte Anwendung gefunden. In Europa stehen im Ganzen ungefähr 1100 Kilometer schmalspuriger Eisenbahnen im Betrieb, hauptsächlich in Schweden, Norwegen und Russland, während von dieser Ziffer auf Frankreich nur 52 und auf Algerien 33 Kilometer entfallen. Die Vereinigten Staaten haben die schmale Spur auf Eisenbahnen von grossen Längen und sogar auf internationalen Linien angewendet. In Englisch-Ostindien wurde ein ganzes Netz von Schmalbahnen mit 19 Linien und einer Gesamtlänge von ca. 4600 Kilometer in's Leben gerufen.

Die Kosten der Umladung, denen die Eisenbahnen dieser Art an den Vereinigungspunkten mit unseren Hauptlinien unterworfen sind, würden nur gering sein *), jedenfalls geringer, als man im Allgemeinen annimmt.

*) Nach Herrn E. Feachat sollen diese Kosten 20 bis 30 Centimes per Tonne betragen.

Die Spurweite von 95 Centimeter bildet die unterste Grenze für eine zweckmässige Einrichtung der Personenwagen, es hat sich nämlich herausgestellt, dass einerseits die Breite dieser Wagen die $2\frac{1}{2}$ -fache Spurweite nicht übersteigen soll, und dass andererseits eine Breite von 2,40 M. benöthigt wird, um eine gute Austheilung der Plätze mit innerem oder äusserem Verbindungsgange zu erzielen. In Englisch-Indien hat die königliche Verwaltung die Spurweite von 1 M. angenommen. In Deutschland hat die Commission des „Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ sich dahin ausgesprochen, dass es im allgemeinen Interesse läge, nur zweierlei Spurweiten zu haben: Die von 1 M., wenn die Bahn für den Personenverkehr bestimmt ist, und die von 75 Cm., für reine Industriebahnen. Auch die Schweiz hat diese Bestimmung angenommen und befolgt. Die Spurweite von einem Meter ist diejenige, welcher der Vorzug einzuräumen sein dürfte.

Herr Ernest Chabrier hat der im Jahre 1874 in Paris abgehaltenen Versammlung französischer Landwirthe ein Normal-Project für eine auf dem Rande der bestehenden Strassen (ohne Stationen, Einfriedigungen und Schranken) anzulegende und mit breitbasigen Schienen von 12,5 Kilogr. Gewicht pro laufenden Meter auszuführende Eisenbahn mit 1 M. Spurweite vorgelegt und berechnet, dass die Kosten einer derartigen 30 Kilometer langen Eisenbahn, einschliesslich des Fahrparks, sich nur auf 25 000 Franken per Kilometer*) belaufen, falls die Landes-Behörden den Unterbau auf ihre Kosten zur Ausführung bringen. Eine jährliche Roheinnahme von 2550 Franken per Kilometer würde dann genügen, um die Betriebskosten und die 5procentigen Zinsen des in dem Unternehmen investirten Kapitals zu decken. Das gleiche Resultat würde bei einer normalspurigen, ausserhalb bestehender Strassen anzulegenden Bahn eine Roheinnahme von mindestens 12 000 Franken voraussetzen; nun tragen aber die bisher als Localbahnen erbauten Linien durchschnittlich nicht einmal die Hälfte dieser letzteren Ziffer.

Bei unseren Hauptbahnen beläuft sich der durchschnittliche Tarif per Tonne und Kilometer auf ca. 6 Centimes. Herr Varroy hat mit Recht hervorgehoben, dass dieser niedrige Tarif bei den Secundär-Bahnen nicht wohl in Anwendung kommen könnte; dass es vielmehr angemessen wäre, „erhöhte Tarife einzuführen, weil dieselben dem Handel und der Industrie gegenüber dem Strassentransport immerhin noch einen beträchtlichen Vorthail gewähren“.

Nach Herrn Flachet würde die Ausführung schmalspuriger Locomotiv-Eisenbahnen gestatten, den beim Strassentransport üblichen Tarif von 30 bis 40 Centimes durch einen Tarif von 8 bis 10 Cent. zu ersetzen.

Diese allgemeinen Erwägungen dürften die Vorthelle, welche das Land aus der Herstellung neuer, billiger Eisenbahnen ziehen könnte, hinlänglich beleuchten.

*) Ca. 150 000 Mark pro Meile.

Der Gesetz-Entwurf, welchen wir der National-Versammlung zur Genehmigung unterbreiten, enthält 3 Artikel:

Art. 1 bestimmt, dass die Erbauung von Locomotiv-Eisenbahnen auf den Reichsstrassen und sonstigen öffentlichen Landwegen in Zukunft zulässig sei.

Art. 2 reiht solche Eisenbahnen in das Rechtsgebiet des allgemeinen Strassenwesens ein und unterwirft sie dem Gesetze vom 15. Juli 1845 über die Eisenbahnpolizei, mit Ausnahme einiger, den Bahnabschluss und die Servitutspflichten der Anwohner betreffenden Bestimmungen *).

Art. 3 bestimmt, dass eine im Staatsrathe zu erlassende Verordnung die den neuen Bahnen rücksichtlich des Baues wie des Betriebes aufzuerlegenden Bedingungen zu regeln habe.

Versailles, den 17. März 1875.

Der Präsident der französischen Republik etc. etc.

Es geht auch aus dieser Gesetzesvorlage hervor, dass die in Frankreich seit 1865 erbauten sogenannten Local- oder Vicinalbahnen, weil sie zu theuer gebaut wurden und sich, wie v. Nördling hervorhebt, technisch gar wenig von den grossen Reichsbahnen unterscheiden, ihrem Zweck nicht entsprochen haben und zum Theil nicht einmal die Betriebskosten decken. Das neue Gesetz von 1875 findet die Abhilfe lediglich darin, dass man billiger und einfacher baue und in geeigneten Fällen schmalspurige Bahnen herstelle.

Ob und in wie weit in den letzten 1½ Jahren in Frankreich auf diesem Wege in grösserem Massstabe vorgegangen ist, darüber fehlen noch nähere Mittheilungen.

V.

Kostenanschlag für eine normalspurige Secundärbahn von Deutsch Crone nach Schneidemühl.

Die Stadt Deutsch Crone in Westpreussen (zwischen 6 und 7000 Einw.) ist gegenwärtig mit der ihr zunächst liegenden Station der Ostbahn, Schneidemühl, durch eine über Arnsfelde gehende, etwa 33 Kilom. lange Chaussee verbunden, während der directe

*) Diese durch die Art. 5, 6, 7 und 8 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 ausgesprochenen Servituten, von welchen die Anwohner im vorliegenden Falle befreit werden sollen, bestehen in dem Verbot: in der Entfernung von 2 Meter von der Bahn einen andern Bau als eine einfache Abschlussmauer herzustellen, innerhalb einer gewissen Distanz von den Bahndämmen Ausgrabungen ohne Genehmigung auszuführen; innerhalb der Distanz von 20 Meter Strohdächer, Stroh- oder Heuschuber und sonstige Lager feuergefährlicher Stoffe zu errichten; endlich innerhalb einer Zone von 5 Meter ohne besondere Bewilligung Steine oder sonstige Materialien abzulagern.

Weg von Deutsch Crone nach Schneidemühl nur etwas über 21 Kilom. beträgt. Um die directe kürzere Verbindung zwischen Deutsch Crone und Schneidemühl herzustellen, war der Bau einer Chaussee auf dieser Strecke in Aussicht genommen. Die Kreisverwaltung ist jedoch neuerdings, nachdem die Frage über den Bau von Local-Eisenbahnen in den Vordergrund getreten, nach eingehender Erwägung zu der Ueberzeugung gekommen, dass der Bau einer normalspurigen Secundärbahn für die betreffenden Gegenden nicht nur, sondern auch für den Kreis von erheblich grösserem Vortheil sein würde, als der Bau einer Chaussee. Der Landrath des Kreises Freiherr von Kettelholdt hat bereits durch einen in Berlin wohnhaften Eisenbahningenieur einen Kostenanschlag anfertigen lassen, welcher gegenwärtig der Revision im Kgl. Handelsministerium unterliegt.

Da es für weitere Kreise von Interesse sein dürfte, zu erfahren, wie hoch sich die Kosten der Herstellung einer normalspurigen Secundär-Eisenbahn im Nordosten Deutschlands unter den heutigen Preisverhältnissen belaufen, so wird in Nachstehendem ein kurzer Auszug aus dem Anschlag mit dem Hinzufügen mitgetheilt, dass der betr. Ingenieur wiederholt versichert hat, der Anschlag sei überall ausreichend und den Verhältnissen entsprechend bemessen.

Die projectirte 21,3 Kilom. lange Eisenbahnlinie geht von der Ostseite der Stadt Deutsch Crone aus über die Dörfer Breitenstein und Schrotz nach der Posen-Belgarder Bahn und von da nach Schneidemühl.

Die Erdarbeiten sind auf ein sehr geringes Mass beschränkt, dadurch aber auch eine grosse Zahl von Curven herbeigeführt und motivirt. Letztere sind jedoch überwiegend flachen Winkeln angehörig, sodass bei geringen Scheitelabständen nicht kleinere Radien als 300 M. Länge angewandt worden sind, während zwischen zwei Contrecurven als geringste Länge der geraden das Mass von 30 M. verblieb. Einzelne Steigungen haben nicht vermieden werden können; eine derselben — es ist dies das Maximum der Steigung — ergab ein Verhältniss von 1:60. In England erreichen die Steigungen bei solchen Localbahnen ein Verhältniss von 1:35, in Norwegen von 1:42, in Frankreich von 1:30 bei Curven-Radien von 85 bis herab auf 11 und 10 Ruthen. Nach den Grundzügen des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen soll bei Secundärbahnen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilom. per Stunde das Längengefälle 1:40 in der Regel nicht überschreiten, während bei einer Fahrgeschwindigkeit von nicht über 15 Kilom. per Stunde ein Gefälle von mehr als 1:25 zu widerrathen ist.

Für den Bahnkörper ist eine Breite des Planums excl. der Bekleidung mit Mutterboden von 4 M. angenommen, welche einer Kronenbreite in Höhe der Schwellenoberfläche von 3,1 M. bei 1:1,5 M. Böschungsanlage und 0,3 M. Kiesschüttung entspricht. Grabensohle und Sicherheitsstreifen von je 0,6 M. des hieraus sich ergebenden Normalprofils ist der Berechnung vorgezeichnet. Die

Spurweite ist die normale — 1,435 M. — Das Schienengewicht beträgt 45 Pfd. per laufenden Meter, was einem Gewichte von $14\frac{1}{3}$ Pfd. per laufenden Fuss entspricht. (Die Grundzüge des Vereins der Eisenbahn-Verwaltungen gehen bis $12\frac{1}{2}$ Pfd. per Fuss herab.) Die Schwellenlänge ist zu 2,2 M. und ihre Entfernung auf freier Bahn zu 0,94 M. auf dem Ausziehgleise an der Einmündung zu 0,66 angenommen. Von Telegraphen und optischen Signalen ist abgesehen. Unter dem betr. Titel ist lediglich ein Abzweigungssignal an der Posen-Belgarder Bahn veranschlagt. Ebenso ist an Wärterlocalen nur ebendasselbst ein solches angesetzt, während die Weichenwärter auf Bahnhof Deutsch Crone und der Haltestelle Schrotz, welchen Wärtern zugleich die tägliche Revision ihrer Bahnstrecke obliegt, ihr Dienstlocal im Stationsgebäude und ihre Wohnung in Privatgebäuden finden sollen.

Für die Bahnhofs- und Haltestellen-Anlagen ist mit möglichster Kostenersparniss verfahren. Auf Bahnhof Deutsch Crone ist eine kleine Reparaturwerkstätte projectirt, während für grössere Wagen- und Maschinen-Reparaturen ein Uebereinkommen mit der Kgl. Ostbahn vorausgesetzt ist. Für den Wagenpark ist das normale Buffer- und Zughakensystem angenommen. Tit. 15 bis 17 sind reichlich bemessen, wie überhaupt die Summe von 680 000 Mk. als dem wirklichen Bedarf und den Verhältnissen reichlich entsprechend erscheinen werden.

Die einzelnen Titel des Kostenanschlages schliessen wie folgt ab:

Tit. I.	Grunderwerb	16 000 Mk.
„ II.	Erd- und Böschungsarbeiten	56 000 „
„ III.	Unterhaltung während der Bauzeit	5 325 „
„ IV.	Einfriedigungen	2 408 „
„ V.	Wegeübergänge	4 260 „
„ VI.	Durchlässe und kleinere Brücken	2 000 „
„ VII.	Grössere Brücken	— „
„ VIII.	Tunnels	— „
„ IX.	Geneigte Ebenen	— „
„ X.	Oberbau	350 000 „
„ XI.	Signale und Wärterhäuser	1 000 „
„ XII.	Bahnhöfe.	

1) Bahnhof Deutsch Crone:

Stationsgebäude mit Wohnraum für den Stationsaufseher mit Anbau für den Güterschuppen	12 000 Mk.
Locomotivschuppen für 2 Tendermaschinen mit Anbau für eine kleine Werkstätte	8 000 „
Eine Wasserstation mit einfachster Einrichtung	4 000 „
Eine Vieh- und Laderampe	600 „
Für Kiesperron, Retiraden, Meubles, Brunnen	5 400 „
	30 000 Mk.

2) Haltestelle Schrotz:

Für Wartezimmer, Billet- und Gepäck-expedition, Anbau für den Güterschuppen	6 000 Mk.
Viehrampe	500 „
Kiesperron etc. wie ad 1.	1 500 „

3) Abzweigung von der Posen-Belgarder Bahn zum Uebergange des Personenverkehrs der Secundärbahn mit den nördlich von Schneidemühlbelegenen Stationen der Posen-Belgarder Linie:

für 1 Wartezimmer im Anschluss an das dort befindliche Wärterlocal, für Perronanlage, Brunnen, Retirade, Meublierung des Wartezimmers und Wärterlocals.	2 000 „
---	---------

in Summa Bahnhöfe 40 000 Mk.

Tit. XIII. Ausserordentliche Anlagen	1 000 „
„ XIV. Betriebsmittel	—

Es sind angenommen täglich 2 zwischen Deutsch Crone und Schneidemühl hin- und zurückgehende Züge mit Personen und Güter-Verkehr. Dazu sind erforderlich:

2 Tenderlocomotiven, v. max. 3 ¹ / ₃ M. festem Radstande und 250 Ctr. Gewicht à 27 000 Mk.	54 000 „
4 combinirte Personenwagen à 4000	16 000 „
2 Personenwagen mit Post- und Gepäckeinrichtung	10 000 „
2 zugehörige Bremsen à 350 Mk. .	700 „
20 offene Güterwagen von 2 ¹ / ₂ M. Radstand und 60 Ctr. Gew. à 1200 Mk. .	24 000 „
6 gedeckte Güterwagen dgl. à 1500 „	9 000 „
5 Bremsen zu denselben . à 250 „	1 250 „
für Reservestücke der Locomotiven und Wagen	3 000 „
Für Uniformirung und Ausrüstungsgegenstände	3 000 „
Für unvorhergesehene Fälle.	1 000 „

in Summa Betriebsmittel . . . 122 000 „

„ XV. Vorarbeiten und Verwaltungskosten. (incl. Specialaufsicht, Reisekosten, Botengänge etc. während der 1jährigen Bauzeit)	
---	--

4 % der Tit. I.—XIV. 24 000 „

„ XVI. Generalia und Reserven.	
--------------------------------	--

Für provis. Anlagen, Projectveränderungen, Auslagen an die vorberathenden Comitès, Submissionen, Annoncen, Gratificationen, Eröffnungsfeierlichkeiten etc. 2 % der Tit. I.—XV. .	12 480 Mk.
--	------------

Für Reserve- u. Betriebsfonds, Herstellung der Formulare und Billets, f. Agenten und Vermittelung bei Unterbringung des Kapitals etc. 20 000 „

32 480 Mk.

Tit. XVII. Zinsen während der Bauzeit (1 Jahr) à 5 %
im Durchschnitt auf $\frac{1}{2}$ Jahr gerechnet und
zur Abrundung der Totalsumme 23 527 „

Summa der Baukosten 680 000 Mk.

pro Kilometer durchschnittlich 31 925 Mk.

oder pro Meile „ 79 815 Thlr.

Sieht man von der Anschaffung der Betriebsmittel für den Fall ab, dass der Betrieb der Bahn von der Königl. Ostbahn übernommen und die Hergabe der Betriebsmittel Seitens derselben erfolgen würde, so sind zur Herstellung der Bahn erforderlich 527 000 Mk.

also pro Kilometer durchschnittlich 24 741 Mk.

oder pro Meile „ 61 854 Thlr.

VI.

Statut der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Die Gesellschaft im Allgemeinen.

§ 1. Die auf Grund der hierbei angefügten Concessions-Urkunde des Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsministeriums, Departement des Innern, vom heutigen Tage, sowie der gegenwärtigen Statuten errichtete Actiengesellschaft führt die Firma: „Westersteder Eisenbahngesellschaft“.

§ 2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Westerstede; die Generalversammlungen sowie die Sitzungen des Gesellschaftsvorstandes und des Aufsichtsraths werden in Westerstede abgehalten.

§ 3. Zweck der Gesellschaft und Gegenstand ihrer Unternehmung ist zunächst die Herstellung und Ausrüstung, sowie der Betrieb, die Unterhaltung und Ausnutzung einer sog. secundären Eisenbahn, welche den Ort Westerstede mit der Oldenburg-Leerer Eisenbahn verbindet. Ueber eine etwaige Fortsetzung der Bahn kann nur die Generalversammlung beschliessen.

II. Capital der Gesellschaft.

§ 4. Für die vollständige Herstellung der Bahn nebst allem Zubehör, sowie für die Verzinsung der Anleihe während der Bauzeit ist die Summe von 223 800 Reichsmark bestimmt; dieselbe wird aufgebracht durch:

- a) 150 Prioritätsactien Littr. A., zu 300 Mk., zu deren jährlicher Verzinsung mit 5 Procent das nach Deckung der Betriebskosten und Ausstattung des Reservefonds verbleibende Reinertragniss zunächst zu verwenden ist;
- b) 196 Stammactien Littr. B., zu 300 Mk., denen eine Dividende erst dann zusteht, nachdem die Prioritätsactien 5 Procent und die unten erwähnte garantirte Anleihe ihre Verzinsung von $4\frac{1}{2}$ Procent aus den Reinerträgen erhalten haben. Anlage I. II. III.;
- c) einen Beitrag bis zu 30 000 Mk., welche Seitens der Gemeinde Westerstede zur Herstellung des Bahnkörpers à fonds perdu hergegeben wird;
- d) eine Anleihe von 90 000 Mk., für welche nach dem von Grossherzoglicher Staatsregierung genehmigten Beschlusse des Landtags des Grossherzogthums Oldenburg vom 11. März 1873 eine Zinsgarantie bis zur Höhe von $4\frac{1}{2}$ % übernommen ist, mit der Bestimmung, dass, nachdem eine Verzinsung der Prioritätsactien mit 5 Procent, der Stammactien mit $4\frac{1}{2}$ Procent eingetreten ist, der fernere Ueberschuss des Reinertrags zunächst dazu verwendet werden muss, dem Staate das in Folge der Zinsgarantie etwa in den ersten Jahren Zugeschossene zu ersetzen.

Ueber diese Anleihe werden mit dem Garantiestempel des Staates versehene Obligationen à 300 Reichsmark ausgestellt, Anlage IV. V. VI.

Ein etwa ferner sich ergebender Ueberschuss kommt lediglich den Inhabern der Prioritätsactien Littr. A. und der Actien Littr. B. zu gleichen Theilen zu, jedoch soll, nachdem die Inhaber der Actien Littr. A. und B. aus diesem Ueberschuss eine weitere Verzinsung von 5 % — also die Prioritätsactien im Ganzen 10, die Stammactien im Ganzen $9\frac{1}{2}$ % — erhalten haben werden, mindestens die Hälfte des dann vorhandenen Ueberschusses zur Tilgung der Obligationenschuld durch allmälige Amortisation derselben verwendet werden. Die Tilgung dieser Obligationen im Wege der Kündigung resp. Amortisation soll zum Course von 105 % erfolgen.

§ 5. Sämmtliche Actien und Obligationen lauten auf den Inhaber. Dieselben werden als vollbezahlte Urkunden ausgegeben und unter fortlaufenden Nummern ausgefertigt, von dem Gesellschaftsvorstande unterzeichnet und mit dem Stempel der Gesellschaft versehen.

Die Gewinnst-Dividenden der Actien und Zinsen der Obligationen werden gegen Coupons erhoben, welche nebst Talons für Empfang weiterer Coupons den Urkunden periodenweise beigegeben werden.

Mit Ablauf von fünf Jahren vom Tage ihrer Fälligkeit an werden die Coupons ungültig und verjähren die auf sie zahlbar gewesenen Beträge zu Gunsten der Gesellschaft, deren Reserve- und Erneuerungs-Fond dieselben zu Gute kommen.

III. Organisation der Gesellschaft.

A. Generalversammlung.

§ 6. Die Gesellschaft als die Gesamtheit der Actionäre wird dargestellt in der Generalversammlung.

Die Generalversammlungen sind ordentliche und ausserordentliche. Eine ordentliche Generalversammlung findet jährlich einmal innerhalb der ersten vier Monate des Jahres statt, und zwar die erste in dem auf die vollständige Betriebseröffnung der Eisenbahn folgenden Jahre. Ausserordentliche Generalversammlungen finden statt, wenn der Vorstand es für dienlich erachtet, oder wenn es vom Aufsichtsrath oder von einer Anzahl von Actionären, die sich über den Besitz von mindestens 50 Stück Actien ausweisen, beantragt wird. Auch kann in einer ordentlichen Generalversammlung beschlossen werden, dass ein Gegenstand an eine demnächst abzuhaltende ausserordentliche Generalversammlung verwiesen werden solle.

§ 7. Die Generalversammlungen werden von dem Gesellschafts-Vorstande resp. dem Aufsichtsrathe (§ 19, Absatz 3) mittelst Ausschreibens in den im § 16 bezeichneten öffentlichen Blättern berufen. Dabei sind die Gegenstände, über welche beschlossen werden soll, speciell namhaft zu machen; zugleich ist anzugeben, bis wann, wo und in welcher Weise die daran Theil nehmenden Actionäre oder Bevollmächtigte von Actionären sich auszuweisen und sich ihres Zutritts zu versichern haben. Die Berufung der ordentlichen Generalversammlung muss wenigstens vierzehn Tage vor dem dazu bestimmten Tage erfolgen.

§ 8. In der Generalversammlung hat der Inhaber

von 1 — 3	Action	1	Stimme,
„ 4 — 6	„	2	Stimmen,
„ 7 — 10	„	3	„
„ 11 — 15	„	4	„
„ 16 — 20	„	5	„

u. s. w. mit fünf Actien steigend bis 20 Stimmen und sollen mehr Stimmen von einer Person weder für sich noch als Bevollmächtigter Anderer geltend gemacht werden können.

Nur grossjährige, dispositionsfähige männliche Personen können in der Generalversammlung erscheinen.

Stimmberechtigte Actionäre können nur durch andere mit schriftlicher Vollmacht versehene Actionäre vertreten werden.

Nichterscheinende Actionäre sind den Beschlüssen der anwesenden unterworfen.

Ohne besondere Vollmacht können Frauen durch ihre Ehemänner, juristische Personen durch ein Mitglied ihres Vorstandes, Firmen durch einen ihrer Theilnehmer oder Procuristen, Bevormundete durch einen Vormund vertreten werden, wenn die Vertreter auch nicht Actionäre sind.

§ 9. Der Vorsitzende des Vorstandes oder dessen Stellvertreter führt den Vorsitz in der Generalversammlung und leitet deren Verhandlungen. Er ernennt einen Protokollführer und zwei Beisitzer.

Von dem Vorsitzenden, dem Protokollführer und den Beisitzern wird das Protokoll der Generalversammlung nach geschehener Vorlesung und Genehmigung unterzeichnet.

In den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen ist über Beschlüsse der Generalversammlung eine gerichtliche oder notarielle Urkunde aufzunehmen.

§ 10. Zuerst kommen die Vor- und Anträge des Vorstandes und des Aufsichtsraths, sodann diejenigen von Actionären zur Verhandlung und Beschlussfassung, die letzteren jedoch nur dann, wenn sie in der Versammlung von mindestens 20 Stimmen unterstützt werden.

§ 11. Der Generalversammlung steht es zu, Beschlüsse zu fassen über:

1. die Abänderung der Statuten der Gesellschaft;
2. die Erweiterung des Unternehmens durch Herstellung oder Erwerbung anderer Bahnlinien oder auf sonstige Weise;
3. die Veräusserung der Bahn, resp. von Bahnlinien oder selbstständiger Bahnstrecken der Gesellschaft;
4. die Vermehrung des Actien Capitals, sowie die Aufnahme von Anleihen;
5. die Entlastung nach gestellter Rechnungsablage und die Verwendung der Reinerträge innerhalb der statutenmässigen Grenzen, insbesondere die Bestimmung der Gewinnst-Dividende;
6. die Auflösung der Gesellschaft.

Der Generalversammlung steht es ausserdem zu, die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsraths, sowie zwei Revisoren zur Prüfung der Buchführung, der Rechnung und der Casse der Gesellschaft zu wählen.

Beschlüsse über die unter 1, 2, 3, 4 und 6 genannten Gegenstände bedürfen der Genehmigung der Grossherzoglich Oldenburgischen Regierung und können übrigens sowohl in ordentlichen als in ausserordentlichen Generalversammlungen gefasst werden.

§ 12. Die Beschlüsse in der Generalversammlung werden in der Regel durch einfache [absolute] Mehrheit der in ihr vertretenen Stimmen gefasst; bei Gleichheit der Stimmen giebt der Vorsitzende den Ausschlag.

Zur Gültigkeit eines Beschlusses über die im § 11 unter 1 und 6 bezeichneten Gegenstände ist jedoch erforderlich, dass drei Viertel der in der Versammlung vertretenen Stimmen sich dafür aussprechen.

Die Beschlüsse der Generalversammlung ist der Vorstand verpflichtet, zur Ausführung zu bringen und zwar, soweit die Genehmigung der Regierung erforderlich, nachdem dieselbe erfolgt ist.

Die Wahlhandlungen der Generalversammlung werden gleichfalls durch Stimmenabgabe und zwar nach relativer Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit aber durch das Loos vollzogen.

B. Vorstand.

§ 13. Der Vorstand der Gesellschaft besteht aus drei Mitgliedern. Diese werden zum ersten Male in der constituirenden Generalversammlung der Actionäre gewählt und bleiben bis zur ersten ordentlichen Generalversammlung in Function. In dieser letzten erfolgt dann die Wahl auf drei Jahre. Der Ausscheidende ist jederzeit wieder wählbar.

Für ein vor Ablauf seiner Amtsdauer ausscheidendes oder zeitweilig verhindertes Mitglied muss der Vorstand sich aus der Zahl der von der Generalversammlung gleichfalls zu wählenden drei Ersatzmitgliedern ergänzen, jedoch fungirt ein auf diese Weise hinzugekommenes Mitglied nur bis zum Ablauf der Amtsdauer bzw. der Verhinderung desjenigen Mitgliedes, an dessen Stelle es eingetreten ist.

Die Mitglieder des Vorstandes erhalten Ersatz ihrer im Interesse der Gesellschaft gehabten Auslagen.

§ 14. Der Vorstand wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter desselben, welcher in Fällen der Verhinderung des Ersteren an dessen Stelle zu fungiren hat.

Dem Vorsitzenden steht die Geschäftsleitung zu, er erlässt die Einladung zu den Versammlungen und führt in denselben den Vorsitz.

§ 15. Der Vorstand erledigt die Gegenstände seiner Zuständigkeit in regelmässigen und ausserordentlichen Sitzungen; in Fällen der Dringlichkeit kann jedoch mittelst Circulars verhandelt und abgestimmt werden.

Der Vorstand fasst seine Beschlüsse nach einfacher Mehrheit der Stimmen.

Zur besonderen Ueberwachung des gesamten Betriebes oder einzelner Zweige desselben kann der Vorstand ein Mitglied oder mehrere seiner Mitglieder mit besonderer Vollmacht delegiren. Diese Delegirten fungiren sodann Namens des Vorstandes innerhalb der ihnen bezeichneten Grenzen.

§ 16. Alle vom Vorstande ausgehenden Erlasse und Ausfertigungen werden von dem Vorsitzenden resp. dessen Stellvertreter unterzeichnet. Nur die Actien der Gesellschaft werden mit der Unterschrift sämmtlicher Mitglieder des Vorstandes, die dazu gehörigen Coupons und Talons mit der facsimilirten Unterschrift des Vorsitzenden und noch eines Mitgliedes versehen. Alle Verfügungen und Bekanntmachungen werden mindestens in einem zu Oldenburg oder wenn thunlich auch zu Westerstede erscheinenden Zeitungsblatte veröffentlicht.

§ 17. Der Vorstand vertritt die Gesellschaft als Rechtssubject gegenüber Dritten und führt die obere Leitung und Verwaltung der Angelegenheiten der Gesellschaft.

Er ist zur Erwerbung und Veräusserung von Grundeigenthum, zur Eintragung und Löschung von Hypotheken, zur Führung von Rechtsstreitigkeiten und Ausstellung von Vollmachten, zum Abschluss von Verträgen und Vergleichen, zur Eidesleistung mittelst der zufolge des Beschlusses des Vorstandes hierzu bestimmten Mitglieder befugt.

Er überwacht die Herstellung der Eisenbahn und deren Ausrüstung und sorgt für deren Inbetriebsetzung. Er organisirt den Dienst der Bahn, entwirft die Fahrpläne, welche demnächst der Genehmigung der Regierung zu unterstellen sind, und setzt die Tarife vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung fest. Er ist befugt, mit der Verwaltung der Staatsbahn Vereinbarungen wegen gegenseitiger Betriebseinrichtungen, Benutzung der Bahn und der Betriebsmittel, Uebernahme von Transporten und wegen anderer dienstlichen Verbindungen zu treffen.

Er ernennt und entlässt die Beamten und Bediensteten der Gesellschaft, setzt ihre Dienstvorschriften fest und bestimmt ihre Dienstestkünfte, sowie die von ihnen zu leistenden Dienstcautionen.

Er führt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Beamten, controlirt die Einnahmen und Ausgaben und sorgt für die sichere und nutzbare Anlage sowohl der Cassenbestände des laufenden Betriebsdienstes, als auch des Reserve- und Erneuerungsfonds. Er stellt die jährliche Bilanz auf und bewirkt die Rechnungsablage, sowie die Erstattung des Geschäftsberichts an die jährliche ordentliche Generalversammlung.

In Beziehung auf den Beschluss des Landtags vom 11. März 1873, wonach

„der Staat völlig sicher gestellt werden soll, dass die Bahn
„nach Anordnung und unter Aufsicht des Staats gebaut werde,
„und auch die nöthigen Betriebsmittel angeschafft werden, um
„den Betrieb nach Anweisung und unter Aufsicht des Staats
„oder von diesem auf Kosten der Actiengesellschaft fortführen
„zu können“,

ist der Vorstand ermächtigt, die zu diesem Behufe erforderlichen Verträge mit der staatlichen Bahnverwaltung abzuschliessen, namentlich auch dahin, dass die Grossherzogliche Eisenbahndirection den Bau und eventuell auch den Betrieb der Bahn auf Kosten der Gesellschaft übernimmt.

C. Aufsichtsrath.

§ 18. Von der constituirenden Generalversammlung wird aus der Zahl der Actionäre ein aus fünf Mitgliedern bestehender Aufsichtsrath gewählt, welche bis zur ersten ordentlichen Generalversammlung in Function bleiben. In dieser letzteren erfolgt dann die Wahl auf fünf Jahre. Der Ausscheidende ist wieder wählbar. Für ein vor Ablauf der Amtsdauer ausscheidendes Mitglied kann sich der Aufsichtsrath aus der Zahl der stimmberechtigten Actionäre

selbst ergänzen. Das hinzugekommene Mitglied fungirt nur bis zum Ablauf der Amtsdauer des ausgeschiedenen Mitgliedes.

§ 19. Der Aufsichtsrath wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden, der die Mitglieder zu convociren und die Geschäfte zu leiten hat. Zur Giltigkeit eines Beschlusses ist erforderlich, dass derselbe von mindestens drei persönlich anwesenden Mitgliedern gefasst worden ist. Der Aufsichtsrath überwacht die Geschäftsführung der Gesellschaft in allen Zweigen der Verwaltung; er kann sich von dem Gange der Angelegenheiten der Gesellschaft unterrichten, die Bücher und Schriften derselben jederzeit einsehen und den Bestand der Gesellschaftscasse untersuchen.

Er hat die Jahresrechnungen, die Bilanzen und die Vorschläge zur Gewinnvertheilung zu prüfen und darüber alljährlich der Generalversammlung der Actionäre Bericht zu erstatten.

Er hat eine Generalversammlung zu berufen, wenn dies im Interesse der Gesellschaft erforderlich ist.

IV. Eigenthum der Gesellschaft.

§ 20. Die vollständige Herstellung der Eisenbahn in betriebsfähigem Zustande erfolgt für Rechnung der Gesellschaft. Dieselbe hat die betriebsfähige Herstellung der Eisenbahn mit allen Zubehörungen und Nebenanlagen, allen Gebäuden und deren Einrichtungen, überhaupt alle zur vollständigen Ausführung und Ausstattung dieser Eisenbahn erforderlichen Massnahmen, desgleichen die Kosten der Vorbereitung des Unternehmens und der Bildung der Gesellschaft sowie ihrer Verwaltung während der Bauzeit zu bestreiten.

§ 21. Der zur Deckung aussergewöhnlicher, also nicht zu den laufenden Unterhaltungs- und Erneuerungskosten gehörender Ausgaben bestimmte Reserve- und Erneuerungsfond soll bis zur normalen Höhe von 15,000 Reichsmark gebracht werden und wird, bis er diese Höhe erreicht hat, zur Bildung desselben jährlich der Betrag von 600 Reichsmark aus dem Reinertrage der Bahn zurückbehalten. Muss demnächst der Reserve- und Erneuerungsfond in Anspruch genommen werden, so wird demselben, bis die normale Höhe wieder erreicht ist, mindestens die Summe von 600 Reichsmark aus dem Jahresertrage zugewiesen. Der Kassenbestand des Fonds ist fruchtbringend zu machen und die Zinsen sind dem Fond beizulegen.

§ 22. Was von den gesammten Einnahmen nach Bestreitung sämtlicher Betriebskosten, sowie der dem Reserve- und Erneuerungsfond zugewiesenen Summe zu verwendenden Beträge jährlich erübrigt wird, wird in Gemässheit des § 4 vertheilt.

Den Betrag, sowie Termine und Ort der Auszahlung hat der Vorstand bekannt zu machen.

V. Auflösung der Gesellschaft.

§ 23. Wird aus irgend einer Ursache von der Generalversammlung die Auflösung der Gesellschaft beschlossen, so hat die-

selbe unter Berücksichtigung der Bestimmungen des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzes, sowie des Bundesgesetzes vom 11. Juni 1870 zu erfolgen, wobei die Geschäfte der Liquidation durch den Vorstand besorgt werden.

Genehmigt.

Oldenburg, den 22. December 1874.

Staatsministerium. Departement des Innern.
von Berg.

v. Buttel.

Anlage I.

Actie

der Westersteder Eisenbahngesellschaft.

Litr. A. (resp. B.) No. . . . über Dreihundert Mark Reichswährung.

Nach Massgabe des von der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung bestätigten Statuts der Westersteder Eisenbahngesellschaft hat der Inhaber dieser Actie für den obigen darauf eingezahlten Betrag Antheil an dem Westersteder Eisenbahn - Unternehmen und dessen Ertrage, sowie an dem Gesamteigenthum der Gesellschaft.

Westerstede, den 187 . .

Der Vorstand

der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

(Unterschriften.)

NB. Die Actien Litr. A. sind mit dem Zusatz; „Prioritätsactie“, die Actien Litr. B. als Stammactien zu bezeichnen.

Anlage II.

Dividenden-Coupon

zur Actie Litr. A. (resp. B.) No. . . . der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

Inhaber dieses Coupons erhält gegen dessen Rückgabe aus der Casse der Westersteder Eisenbahn - Gesellschaft diejenige Dividende ausgezahlt, welche von dem Reinertrage des Verwaltungsjahres 18 . . auf die Actie Litr. A. (resp. B.) No. . . . fällt, und deren Verfallzeit von dem Vorstande statutenmässig bekannt gemacht wird.

Westerstede, den 18 . .

Der Vorstand

der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

(Facsimilirte Unterschrift des Vorsitzenden und noch eines Mitgliebes.)

Zufolge § 5 des Statuts sind Dividenden, welche fünf Jahre nach dem eingetretenen Fälligkeitstermine unerhoben bleiben, verjährt und dem Reserve- und Erneuerungsfond verfallen.

Anlage III.

Talon

zum Dividendenbogen der Actie Litr. A. (resp. B.) No. . . . der
Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Inhaber dieses Talons empfängt gegen Ablieferung des-
selben die für die vorstehend verzeichnete Actie neu anzufertigenden
Dividenden-Coupons No. . . . bis No. . . .

Westerstede, den 18 . .

Der Vorstand
der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.
(Facsimile wie bei den Coupons.)

Anlage IV.

Obligation

der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft No. . . .
über

Dreihundert Reichsmark zu $4\frac{1}{2}\%$ verzinslich.

Die Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft schuldet dem Inhaber
dieser Obligation die Summe von 300 Reichsmark, welche in Ge-
mässheit des im § 4 der Statuten enthaltenen Tilgungsplans zu-
rückgezahlt, bis dahin aber mit $4\frac{1}{2}\%$ jährlich verzinst werden,
und hat der Oldenburgische Staat die Garantie für die Zahlung der
Zinsen übernommen.

Westerstede, den 18 . .

Der Vorstand
der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.
(Unterschriften.)

Anlage V.

Coupon No.

über . . . Reichsmark
fällig am 18 . .

Inhaber dieses Coupons der Obligation der Wester-
steder Eisenbahn-Gesellschaft No. . . . über 300 Reichs-
mark empfängt am 1. Juli (2. Januar) die Zinsen des-
selben für das verflossene halbe Jahr mit $6\frac{3}{4}\%$ Reichsmark.

Westerstede, den 18 . .

Der Vorstand
der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

Anlage VI.

Talon

zur Obligation No. . . . der Westersteder Eisenbahn - Gesellschaft
über 300 Reichsmark.

Der Inhaber dieses Talons erhält gegen dessen Ablieferung
die für die vorstehend verzeichnete Obligation neu anzufertigenden
Zinscoupons für die Jahre nebst Talon.

Westerstede, den 18 . .

Der Vorstand
der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft.

Gelangt dieser Coupon
nicht in 5 Jahren, von dem
Verfalltage an gerechnet,
zur Einlösung, so ist der
Betrag desselben verfallen.

VII.

Sicherheitsordnung für die normalspurigen Eisenbahnen in Preussen.

Für diejenigen normalspurigen Eisenbahnen in Preussen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung gemäss § 74 des Bahnpolizei-Reglements und No. 2 der allgemeinen Bestimmungen zur Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts Abweichungen von den Bestimmungen der vorbezeichneten Reglements für zulässig erachtet, soll die nachstehende Sicherheitsordnung bis auf Weiteres eingeführt werden. Für die einzelnen Bahnstrecken, auf welchen demgemäss diese Sicherheitsordnung Anwendung finden soll, wird specielle Bekanntmachung vorbehalten.

Zustand der
Bahn.

§ 1. Die Bahn ist mit ihren sämtlichen Nebenanlagen fortwährend in einem guten baulichen Zustande zu erhalten; insbesondere ist der Bahnkörper, der Unter- und Oberbau der Bahn derart zu unterhalten, dass alle Anlagen, welche zur Regelung des Wasserlaufs dienen, oder welche in Beziehung auf die Benutzung der von der Bahn berührten Wege gemacht sind, sich stets in einem zweckentsprechenden Zustande befinden, und dass die Bahn ohne Gefahr und mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer in der Stunde befahren werden kann.

Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke das Verhältniss von 1: 25 nicht überschreiten.

Die Minimalradien dürfen auf freier Strecke nicht kleiner als 100 Meter sein.

In Kurven darf die Spurerweiterung das Mass von 35 Millimetern nicht überschreiten.

§ 2. Sämtliche Geleise, auf welchen Züge bewegt werden, sind in solcher Weise frei zu halten, dass für dieselben mindestens das auf der Anlage dargestellte Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

Abweichungen von diesem Profile, welche bereits vor Bekanntmachung dieser Vorschriften bestanden haben, können mit Zustimmung der Landes-Aufsichtsbehörde auch ferner beibehalten werden.

Inwieweit bei Ladegeleisen Einschränkungen dieses Profils zulässig sind, bestimmt in jedem Einzelfalle die Aufsichtsbehörde.

§ 3. Zwischen Wegen, welche dicht neben der Bahn hinlaufen, und dem Bahnkörper sind Schutzwehren nur dann erforderlich, wenn der Weg unmittelbar an einer Einschnittsböschung und höher als das Bahnplanum belegen ist.

Wege, welche auf 1,5 Meter hohen und höheren Rampen über die Bahn in gleicher Ebene führen, sind mit Schutzbarrieren, Hecken oder sonstigen Einfriedigungen zu versehen.

In angemessener Entfernung von den in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden Wege - Uebergängen sind Warnungstafeln aufzustellen.

Werden zur Absperrung von Wege-Uebergängen Drahtzug-Barrieren verwendet, so müssen dieselben so eingerichtet sein, dass sie mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können. Jeder mit Drahtzugbarrieren versehene Uebergang erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Niederlassen der Sperrbäume zu läuten ist.

§ 4. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche Entfernungen von ganzen und $\frac{1}{10}$ Kilometer angeben.

An den Wechsellpunkten der Gefälle sind da überall Neigungszeiger aufzustellen, wo das Gefälleverhältniss mehr als 1:300 beträgt.

Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze angiebt, bis zu welcher in jedem Bahngleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem anderen Geleise zu hindern.

§ 5. Sofern auf einer Bahnstrecke unbewachte Wege-Ueber-
gänge vorkommen, sind die Lokomotiven, welche diese Bahnstrecke befahren, mit Läutewerken auszurüsten, die nach Auslösung durch den Lokomotivführer selbstthätig läuten.

Einrichtung und
Zustand der
Betriebsmittel.

§ 6. Locomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äusseren Atmosphäre, sowie der Name des Fabrikanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer Weise an jeder Lokomotive angebracht sein.

§ 7. Jede Locomotive ist nach jeder grösseren Kesselreparatur und mindestens alle drei Jahre einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muss, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen.

Hinsichtlich des bei diesen Proben anzuwendenden Druckes wird bestimmt, dass die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmung bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldrucke, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als die vorstehend vorgeschriebenen.

Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Bei dieser Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

Von 10 zu 10 Jahren muss eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind.

Ueber die Lokomotivrevisionen sind Verhandlungen aufzunehmen, in denen die Ergebnisse derselben zu verzeichnen sind.

Jede Lokomotive muss versehen sein:

1) mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muss, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muss ausserdem geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;

2) mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muss die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des Normalwasserstandes angebracht sein;

3) mit wenigstens zwei vorschriftsmässigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein muss, dass die Belastung desselben nicht über das bestimmte Mass gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, dass eine verticale Bewegung derselben von 3 Millim. eintreten kann;

4) mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen lässt.

Auf den Zifferblättern der Manometer muss die grösste zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;

5) mit einer vom Stande des Führers aus zu handhabenden Dampfpfeife und eventuell einem Läutewerk (vergl. § 5).

§ 8. Jede Lokomotive muss mit Bahnräumern, sowie mit einem verschliessbaren, an dem Feuerkasten dicht anliegenden Aschkasten und mit einer Vorrichtung versehen sein, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornstein wirksam verhütet wird.

§ 9. Tender-Lokomotiven und Tender müssen mit kräftigen leicht zu handhabenden Bremsen ausgerüstet sein.

§ 10. Alle in geschlossenen Zügen gehenden Wagen sollen auf Federn ruhen, sämtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein. Bei Lokomotiven und Tendern muss die Stärke schmiedeeiserner Radreifen mindestens 19, diejenige stählerner mindestens 15 Millimeter betragen; bei Wagen können schmiedeeiserne und stählerne Radreifen bis auf 16 Millimeter resp. 12 Millimeter abgenutzt werden.

§ 11. Jeder Wagen und Tender ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsenlager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Revision hat zu erfolgen bei Tendern, Personen- und Gepäckwagen, bevor ein Jahr, bei Güterwagen, bevor zwei Jahre seit der letzten Revision verflossen sind.

§ 12. Jeder Wagen muss Bezeichnungen erhalten, aus welchen zu ersehen ist:

- a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
- b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Revisionsregistern geführt wird;
- c) das eigene Gewicht, einschliesslich der Achsen und Räder;
- d) das grösste Ladegewicht, mit welchem er belastet werden darf;
- e) das Datum der letzten Revision.

§ 13. Die Betriebsmittel sind fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, dass die Fahrten mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde ohne Gefahr stattfinden können.

§ 14. Betriebsmittel, welche auf Bahnen übergehen, für welche das Bahnpolizei-Reglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Geltung haben, müssen den für diese Bahnen bestehenden Vorschriften entsprechen.

§ 15. Die Bahnstrecke ist mindestens einmal an jedem Tage zu revidiren. An besonders gefährdeten Stellen ist bei einer Fahrgeschwindigkeit der Züge von mehr als 15 Kilometer in der Stunde eine Bewachung erforderlich.

Einrichtungen
und Massregeln
für die Hand-
habung des
Betriebes.

Bei der Annäherung eines Zuges oder einer leer fahrenden Lokomotive an einen in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden Wegeübergang, dessen Bewachung nicht vorgeschrieben, hat der Lokomotivführer das Läutewerk der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen. Die Abstellung desselben darf erst nach Passiren des Wegeüberganges erfolgen.

§ 16. Mehr als 80 Wagenachsen sollen in keinem Zuge befördert werden. Für Militärzüge ist ausnahmsweise eine Stärke bis zu 120 Achsen gestattet.

§ 17. In jedem Zuge, welcher mit Lokomotiven bewegt wird, müssen ausser den Maschinen und Tenderbremsen so viele kräftige Bremsvorrichtungen angebracht und bedient sein, dass durch die letzteren bei Neigungen der Bahn bis einschliesslich

1 : 500 der 12. Theil

1 : 300 „ 10. „

1 : 200 „ 8. „

1 : 100 „ 7. „

1 : 60 „ 5. „

1 : 40 „ 4. „

und bei stärkeren Neigungen die Hälfte der Räder gebremst werden kann.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter, so ist für die

Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächstgeringere Neigung der Strecke massgebend.

Für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschliesslich durch die Schwerkraft oder mit Hilfe stehender Maschinen sich bewegen, werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften von der Aufsichtsbehörde erlassen.

§ 18. Kein Zug darf die Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem Vorstande der Station gestattet worden ist. Bei der insbesondere auf der Ausgangsstation vorzunehmenden Revision der Züge ist insbesondere darauf zu achten, dass die Wagen regelmässig zusammengekuppelt und ordnungsmässig belastet, die vorgeschriebenen Zugsignale und Laternen angebracht und die erforderlichen Bremsen angemessen vertheilt sind.

§ 19. Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und leerfahrende Locomotiven wird durch die Aufsichtsbehörde festgesetzt. Grössere Geschwindigkeiten als 30 Kilom. pro Stunde dürfen nicht gestattet werden.

§ 20. Die für die Bahn festgesetzte grösste Fahrgeschwindigkeit darf niemals überschritten werden.

Langsamer muss gefahren werden:

a. wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;

b. wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird.

Bei Einfahrten in Hauptbahnen und überhaupt beim Uebergange aus einem Geleise in das andere, muss so langsam gefahren werden, dass der Zug auf eine Länge von 100 Metern zum Stillstand gebracht werden kann.

Extrazüge und leere Maschinen, für welche den beteiligten Beamten nicht vorher Fahrpläne mitgetheilt sind, dürfen mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 15 Kilom. pro Stunde befördert werden. Auch müssen die Stationen vorher von dem Abgange derselben verständigt sein.

§ 21. Das Schieben der Züge ohne Locomotive an der Spitze ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Achsen beträgt, der vorderste Wagen gut bewacht ist und die Geschwindigkeit 20 Kilom. pro Stunde nicht übersteigt.

§ 22. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Kilom. pro Stunde darf ein Zug einem anderen, in derselben Richtung abgelassenen Zuge, nur in Stationsdistanz, bei geringerer Geschwindigkeit frühestens 30 Minuten nach Abfahrt des letzteren folgen.

§ 23. Das Zugbegleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Derselbe hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Haltepunkten und aussergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§ 24. Bei angeheizten Locomotiven soll, so lange sie vor dem Zuge halten oder in Ruhe stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Locomotive muss dabei stets unter Aufsicht stehen.

Die ohne ausreichende Aufsicht und über Nacht stehenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§ 25. Ohne Erlaubniss der dazu bevollmächtigten Beamten darf ausser den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§ 26. Die Führung der Locomotiven darf nur solchen Führern übertragen werden, welche mindestens ein Jahr lang als Locomotivführer selbständig und tadelfrei den Fahrdienst verrichtet, und ihre Befähigung durch ein von einer deutschen Eisenbahnverwaltung ausgestelltes Attest nachgewiesen haben.

Die Heizer müssen mit der Handhabung der Locomotive mindestens soweit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls zum Stillstand bringen zu können.

§ 27. Auf der Bahn müssen die optischen Signale

Signalwesen.

1) der Zug soll langsam fahren, und

2) der Zug soll halten,

gegeben werden können.

Die Stationen der Bahn müssen mit Sprechapparaten ausgerüstet sein und unter einander in elektrisch-telegraphischer Verbindung stehen.

§ 28. Der Stand beweglicher Brücken muss in einer Entfernung von mindestens 300 Metern erkennbar sein. So lange diese Brücken geöffnet sind, müssen die Zugänge zu denselben, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen sein.

Es sind Einrichtungen zu treffen, welche die richtige Stellung dieser Signale für die Dauer der Unfahrbarkeit sichern.

§ 29. Die jedesmalige Stellung der Weichen in den Hauptgleisen muss dem Locomotivführer durch Signale kenntlich sein, wenn nicht die Weichen durch einen sicheren Verschluss unverrückbar festgestellt sind.

§ 30. Jeder sich bewegende Zug muss mit Signalen versehen sein, welche bei Tage dessen Schluss und bei Dunkelheit die Spitze und den Schluss desselben erkennen lassen. Dasselbe gilt von einzelnen fahrenden Locomotiven.

Die Locomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben,

2) Bremsen anziehen,

3) Bremsen loslassen.

§ 32. Sämmtliche auf der Bahn zur Anwendung gelangenden Signale müssen den Vorschriften der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands entsprechen.

§ 33. Die im Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 enthaltenen Bestimmungen für das Publicum, §§ 53 bis 65 finden Anwendung mit nachstehenden Abänderungen.

Bestimmungen
für das Publikum.

Es tritt an Stelle

- a) der beiden letzten Sätze des § 54 Aliena 1 und des § 54 Aliena 2 die Bestimmung:

„Das Publicum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten und zwar nur so lange, als sich kein Zug nähert. Dabei ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden“.

b) des § 57 Aliena 2 und der §§ 58 und 59 die Bestimmung:

„Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehheerden und Führer von Lastthieren bei den an den Wegeübergängen aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, wenn an den mit Barrièren versehenen Ueberwegen die Barrièren geschlossen sind oder bei Zugbarrièren die Glocken ertönen“.

Bahn-Polizei-
Beamte und Be-
aufsichtigung.

§ 34. Die im Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 im Abschnitt V. und VI. §§ 66 bis incl. 72 gegebenen Bestimmungen über die Bahn-Polizei-Beamten und die Beaufsichtigung finden auch hier Anwendung,

Berlin, den 10. Mai 1877.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

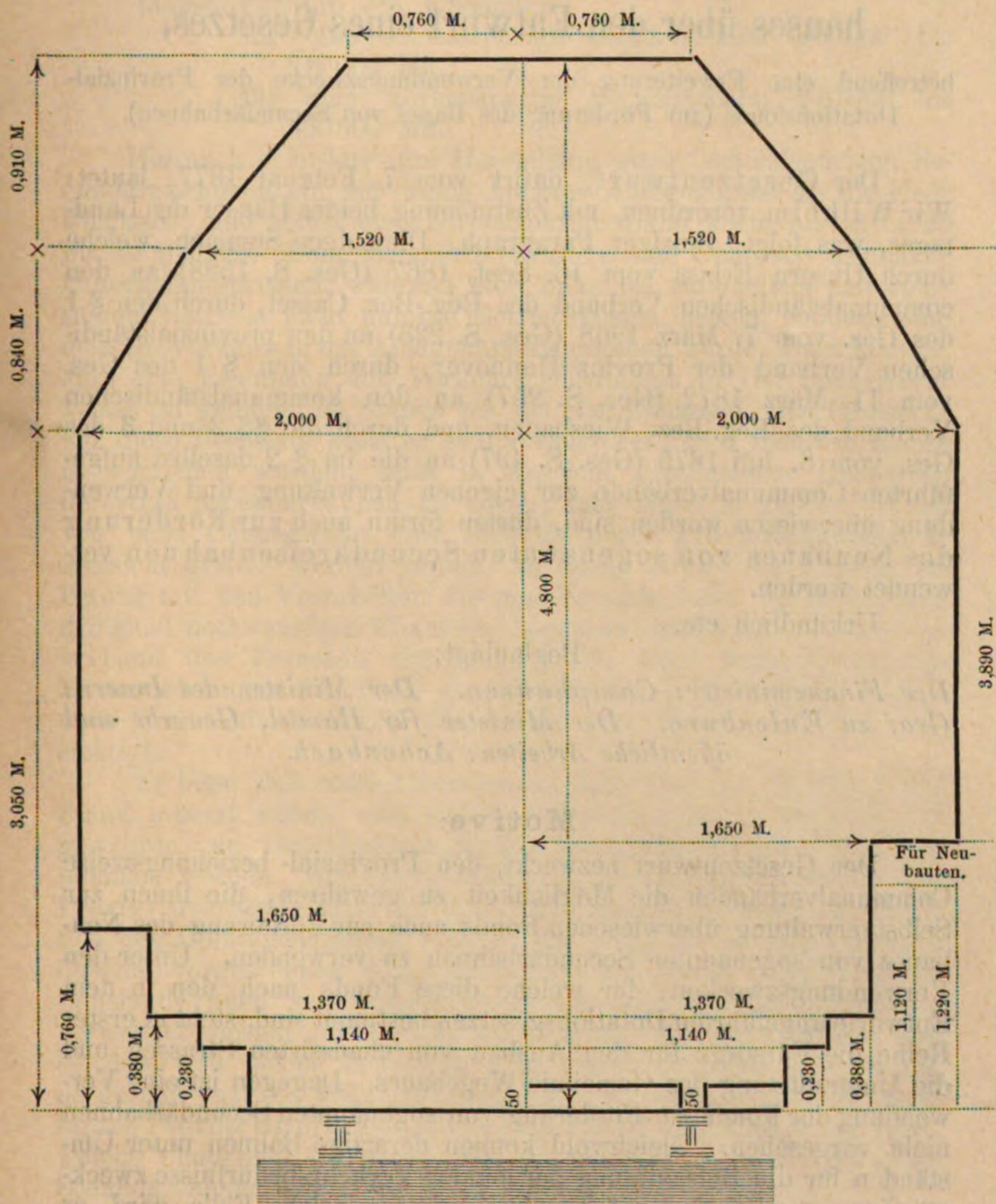
(gez.) Achenbach.

Anlage.

Normal-Profil des lichten Raumes für die Eisenbahnen Deutschlands.

Für die freie Bahn.

Für die Bahnhöfe.



VIII.

Verhandlungen des Preussischen Abgeordneten-
hauses über den Entwurf eines Gesetzes,

betreffend eine Erweiterung der Verwendungszwecke der Provinzial-
Dotationsfonds (zur Förderung des Baues von Secundärbahnen).

Der Gesetzentwurf, datirt vom 7. Februar 1877, lautet: Wir Wilhelm verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages, was folgt: Einziger Paragraph. Diejenigen Summen, welche durch Unsern Erlass vom 16. Sept. 1867 (Ges. S. 1528) an den communalständischen Verband des Reg.-Bez. Cassel, durch den § 1 des Ges. vom 7. März 1868 (Ges. S. 223) an den provincialständischen Verband der Provinz Hannover, durch den § 1 des Ges. vom 11. März 1872 (Ges. S. 257) an den kommunalständischen Verband des Reg.-Bez. Wiesbaden, und durch die §§ 2 und 3 des Ges. vom 8. Juli 1875 (Ges. S. 497) an die im § 2 daselbst aufgeführten Communalverbände zur eigenen Verwaltung und Verwendung überwiesen worden sind, dürfen fortan auch zur Förderung des Neubaus von sogenannten Secundäreisenbahnen verwendet werden.

Urkundlich etc.

Beglaubigt:

*Der Finanzminister: Camphausen. Der Minister des Innern:
Graf zu Eulenburg. Der Minister für Handel, Gewerbe und
öffentliche Arbeiten: Achenbach.*

Motive:

Der Gesetzentwurf bezweckt, den Provinzial- beziehungsweise Communalverbänden die Möglichkeit zu gewähren, die ihnen zur Selbstverwaltung überwiesenen Fonds auch zur Förderung des Neubaus von sogenannten Secundärbahnen zu verwenden. Unter den Verwendungszwecken, für welche diese Fonds nach den in dem Entwurfe angeführten Dotationsgesetzen bestimmt sind, steht in erster Reihe die Fürsorge für den Ausbau von chaussirten Strassen und die Unterstützung des Gemeinde-Wegebaues. Dagegen ist eine Verwendung der Fonds zur Förderung von sogenannten Secundärbahnen nicht vorgesehen. Gleichwohl können derartige Bahnen unter Umständen für die Befriedigung der lokalen Verkehrsbedürfnisse zweckmässiger erscheinen, wie Chaussees. Für solche Fälle wird es erwünscht sein, dass die Communalverbände gesetzlich nicht behindert seien, Beihülfen aus den Dotationsfonds zu gewähren. Dazu aber

bedarf es der vorgeschlagenen gesetzlichen Erweiterung der Verwendungszwecke der Fonds. Ein praktisches Bedürfniss zu solcher Erweiterung ist bereits in der Provinz Preussen hervorgetreten. Der Provinzialausschuss dieser Provinz führt in einer auf den Erlass eines bezüglichen Gesetzes gerichteten Vorstellung Folgendes aus:

„Nach den angestellten Ermittlungen betrügen die Herstellungskosten pro $7\frac{1}{2}$ Kilometer

für eine schmalspurige Secundärbahn 200 000 bis 210 000 Mk.;

für eine normalspurige Secundärbahn 270 000 bis 360 000 Mk.

Hiernach erfordere die Herstellung einer schmalspurigen Secundäreisenbahn ein nur wenig höheres Anlagekapital als die einer Chaussee, und selbst eine normalspurige Bahn koste nur etwa 20 bis 40 % mehr. Dem gegenüber erfordere eine Chaussee erhebliche Unterhaltungskosten, während eine Bahn bei rationellem und sparsamem Betriebe nicht nur die Betriebskosten decken, sondern eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals ergeben werde. Dazu komme, dass eine Eisenbahn den Verkehrsbedürfnissen in viel intensiverer Weise zu genügen im Stande sei, als eine Chaussee. Mit Rücksicht auf diese Resultate lasse es sich voraussehen, dass mehrere Kreise es vorziehen würden, statt in Aussicht genommener Chausseen derartige Secundärbahnen zu bauen, falls ihnen in gleicher Weise wie beim Chausseebau eine Beihilfe durch Provinzialprämien in Aussicht gestellt werden könne. In einem Kreise der Provinz sei bereits mit den Vorarbeiten für eine Secundärbahn, an Stelle einer dringend nothwendigen Chaussee, begonnen, und an den Provinzialverband das Ersuchen ergangen, durch seine Betheiligung das Zustandekommen der Bahn zu sichern. In gleicher Weise werde auch von anderen Seiten die Anlage von Secundärbahnen beabsichtigt.

Es lasse sich sonach annehmen, dass, falls die Provinz in den Stand gesetzt werde, zum Bau von Secundärbahnen Beihilfen zu gewähren, an verschiedenen Stellen solche Bauten in Angriff genommen werden. Die hierzu erforderlichen Geldmittel würden dem Provinzialverbande aber nur dann zur Disposition stehen, wenn der § 4 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 in der unter Ziffer 7 daselbst vorgesehenen Weise dahin erweitert würde, dass die Dotationsfonds auch zur Förderung des Baues von Secundärbahnen verwendet werden dürften. Im Interesse der Provinz Preussen liegt es, dass eine solche Erweiterung in möglichst naher Zeit erfolge, da gerade jetzt die Aufstellung eines allgemeinen Chausseebauplanes für die Provinz bevorstünde, die Kreise sich also entscheiden müssten, welche Chausseen sie bauen, und ob sie etwa an Stelle derselben Secundärbahnen bauen wollten“.

Wenn hiernach ein thatsächliches Bedürfniss zu der in dem Gesetzentwurfe vorgeschlagenen Ergänzung der Dotationsgesetze bis jetzt nur für die Provinz Preussen für nachgewiesen zu erachten

ist, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass auch die Verhältnisse der übrigen Provinzen unter Umständen eine Unterstützung des Baues von Secundärbahnen aus Provinzialmitteln werden erwünscht erscheinen lassen. Es wird um so weniger einem Bedenken unterliegen, die von dem Provinzialverbande von Preussen gewünschte Erweiterung der Verwendungszwecke der Dotationsfonds auf die übrigen betheiligten Communalverbände, und zwar ohne vorherige Anhörung ihrer Vertretungen, auszudehnen, als diesen Verbänden durch den Gesetzentwurf keine neue Verpflichtung auferlegt, sondern nur die Befugniss gewährt werden soll, den lokalen Verkehrsbedürfnissen geeigneten Falles auch durch die Unterstützung des Baues von Secundärbahnen, statt von Chausseen, zu Hülfe zu kommen. Dabei sollen die Verbände völlig freie Hand behalten, ob sie von dieser Befugniss Gebrauch machen wollen oder nicht. Andererseits erscheint eine Ausdehnung der erweiternden Bestimmung auf alle betheiligten Verbände im Interesse einer einheitlichen Gesetzgebung geboten.

Erste Berathung des Gesetz-Entwurfs in der 20. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 14. Februar 1877.

Präsident: Ich eröffne die erste Berathung und ertheile dem Herrn Abgeordneten v. Ludwig das Wort.

Abg. v. Ludwig: M. H.! Ich bin erstaunt, dass die Preussische Regierung mit wunderbarer Raschheit lediglich auf Anregung einer einzigen Provinz, wegen eines praktischen Bedürfnisses, die Zwecke, für welche der Dotationsfonds der Provinzen bestimmt ist, schon wieder erweitern will, während uns doch überall gesagt wird, und es mit Händen zu greifen ist, dass diese Fonds für ihre ursprünglichen Zwecke bei Weitem nicht ausreichen. Wir wissen Alle sehr wohl, dass die Behandlung dieser Fonds an und für sich für den Minister nicht den Beweis geliefert hat, dass er noch auf den Traditionen altpreussischer Vermögensverwaltung stehe, doch diese Punkte will ich nicht berühren. Ich will einfach zur Sache sprechen. Der § 4 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 — ich spreche nur von den alten Provinzen, die Dotationen der neu annektirten Provinzen, namentlich Hannover kenne ich nicht so genau, um darüber urtheilen zu können, wie ich höre, sind dieselben günstiger gestellt — also nach § 4 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 ist der Zweck der Dotation in erster Reihe Fürsorge für den Neubau von chaussirten Wegen und Unterstützung von Bauten der Gemeinde- und Kreiswege. Er ist in Nr. 4 dargestellt als Fürsorge, beziehungsweise Gewährung von Beihülfe für das Irren-, Taubstummen- und Blindenwesen. 5. Unterstützung milder Stiftungen, Rettungs-Idiotenhäuser und anderer wohlthätiger Anstalten. Meine Herren! Sie wissen Alle, dass die Zwecke, die in Nr. 4 und 5 uns vorgeführt werden, in der Vergangenheit grossentheils in sehr guten Händen geruht

haben. Sie, die Liberalen, haben sie durch den Kulturkampf diesen Händen entrissen und wir wissen heute noch gar nicht, welche Kosten für die auch nur annäherungsweise gleich zweckmässige Herstellung dieser guten von Ihnen verwüsteten Anstalten auf anderen Wegen nothwendig sein werden. Wenn Sie also hier gewissermassen vor einer Sache stehen, die Sie nicht im Entferntesten zu übersehen vermögen, so stehen Sie ausserdem auch vor einer Sache, die Sie sehr wohl übersehen können; das sind die Bestimmungen der Provinzialfonds, wie sie in Nr. 1 aufgeführt worden sind. Wer in den östlichen Provinzen bekannt ist, wird wissen, dass es dort ungeheuer grosse Strecken giebt, die mit schlechten Wegen versehen sind, und mit schlechten und wenigen Chausseen; da nun die Fonds absolut nicht für diejenigen Dinge auslangen, meine Herren, für die sie bestimmt sind, so begreife ich nicht, wie man ihnen neue Zwecke überweisen kann, Zwecke, die nach meiner Auffassung lediglich oder hauptsächlich den sogenannten besseren Gegenden zu Nutze kommen, denn man wird gewiss nicht in den sogenannten Hinterländern derartige Secundärbahnen bauen, sondern man will und wird an den ohnedies bevorzugten Gegenden in der Nähe der Hauptstädte, der Hauptzentralpunkte solche Bahnen anlegen. Es ist das wieder die alte Geschichte, die seit der neueren Gesetzgebung uns überall entgegentritt, dass die Zentralpunkte gemästet, das Hinterland aber ausgedörret wird. M. H., Es ist allerdings Thatsache, dass die Regierung die Beschlussfassung über solche Dinge den Provinzen überwiesen hat, und man könnte einwenden, die Provinzen wissen ja sehr genau, wie es daheim aussieht und sie werden gewiss nur das Beste der Provinzen vorschlagen und zur Ausführung bringen. Im Allgemeinen gebe ich das zu, meine Herren, aber bei dieser Gelegenheit stösst uns wieder das unglückliche Majoritätsprinzip entgegen. Sie wissen Alle, dass zum Beispiel Gebirgsgegenden der Provinzen immer in der Minderheit sind. In meiner Heimathprovinz haben wir vielleicht sieben Kreise, welche Gebirgskreise sind, alle übrigen Kreise sind Kreise des flachen Landes. Sie wissen, dass gerade in den Gebirgen der Wegebau, der Chausseebau und der Strassenbau noch ungeheuer im Argen liegt! M. H., es ist über 100 Jahre her, dass unser grosser König, Friedrich II., ein Strassenreglement gab, ich könnte aber 100, ja 1000 Strassen und Wege nennen, die heute noch nicht, nach 100 Jahren, in den Zustand versetzt sind, wo sie nach dem Befehl Friedrichs II. sich längst befinden sollten. M. H., also ich resümiere mich dahin: so lange Sie vor Aufgaben stehen, welche die Provinzialfonds erfüllen sollen, die Sie noch gar nicht übersehen können, und so lange Sie vor Aufgaben stehen, die Sie schon jetzt derartig klar übersehen können, dass die gegebenen Fonds auch nicht im Entferntesten dafür hinreichen, hüten Sie sich, den Provinzialfonds neue Aufgaben zu stellen, und ich bitte Sie, das Gesetz abzulehnen, wenigstens aber an eine Kommission zu verweisen.

Abg. *Rickert*: M. H.! Ich glaube, der Herr Vorredner ist von einer ganz falschen Voraussetzung ausgegangen. Es handelt sich in diesem Gesetzentwurfe nicht darum, den Provinzen irgend welche Verpflichtungen aufzuerlegen, sondern es handelt sich lediglich darum, ihnen gewisse Rechte einzuräumen, die leider durch das Dotationsgesetz ihnen nicht eingeräumt worden sind. Das Dotationsgesetz hat bereits klar ausgesprochen, dass vorbehalten bleibt für andere Zwecke, als die in den §§ 5 und 6 genannten, die Dotationsfonds verfügbar zu machen, denn es heisst ausdrücklich in Nr. 7 des § 5: „für ähnliche im Wege der Gesetzgebung festzustellende Zwecke“. Die Frage von einer weiteren Dotirung der Provinzen hat der Gesetzgeber ausdrücklich getrennt von der Frage der Zweckbestimmung der Dotationsrente, wie sie bisher den Provinzen übergeben worden war. M. H., das Gesetz will weiter nichts als den § 6 des Dotationsgesetzes erweitern, und so in Bezug auf die Secundär-Eisenbahnen verfahren, wie dies in Bezug auf die Beihilfen für die Kreisverbände geschehen ist. Ich darf hier wohl mit ein Paar Worten auf die Verhandlungen über das Dotationsgesetz zurückkommen. In den § 6 des Entwurfes hatte die Staatsregierung die positive Bestimmung aufgenommen: „ausserdem sind die Fonds zugleich bestimmt, erstens zur Bestreitung der Kosten für die Provinziallandtage etc. etc. und zweitens zur Gewährung von Beihilfen an die Kreise zur Durchführung der Kreisordnung“. Auf meinen Antrag ist damals in der Dotationskommission die positive Bestimmung in eine fakultative verwandelt und das Haus ist dem beigetreten. Wir haben ausdrücklich die Bestimmung dahin getroffen: „Auch können daraus Beihilfen an die Kreise zur Ausführung der Kreisordnung gewährt werden“. — Weshalb haben wir das gethan? lediglich deshalb, weil wir in dem Gesetz konstatiren wollten, dass es sich nicht um eine Verpflichtung zur Beihilfe handle, sondern um eine Handlung des freien Ermessens; wir wollten ferner damit ausdrücken, dass in Gemässheit der Verhandlungen über das Dotationsgesetz vom Jahre 1874 der Staat keineswegs von allen Verpflichtungen gegenüber den Kreisverbänden entbunden sei. Genau so verhält es sich bei diesem Fall. Wir wünschen nichts Anderes, als dass die Provinzialverbände das Recht erhalten, die Dotationsrente auch für den Bau von Sekundärbahnen zu verwenden. Ich weiss sehr wohl, dass in diesem Hause vielfach Bedenken gegen diese Bestimmung laut geworden sind. Man sagt: das läuft schliesslich darauf hinaus, den Finanzminister zu erleichtern; man will eine Verpflichtung, die bisher der Staat gehabt, auf die Provinzialverbände übertragen. In dieser Deduktion liegen zwei Irrthümer, meine Herren. Erstens ist es nicht richtig, dass der Staat die Verpflichtung hat, Sekundärbahnen zu bauen, denn er baut überhaupt Eisenbahnen lediglich nach freiem Ermessen und nach Massgabe der vorhandenen Mittel, und zweitens ist, wie ich schon hervorgehoben habe, mit dem Gesetzentwurf den Provinzen keineswegs eine Verpflichtung

auferlegt. Ich habe bereits bei der Generaldebatte zum Budget auf das Allerbestimmteste hervorgehoben, dass es nicht die Absicht sein könne, mit der Annahme des Gesetzes den Finanzminister zu erleichtern, sondern im Gegentheil, die Königliche Staatsregierung jetzt an die Versprechungen, die sie in Bezug auf den Bau von Secundärbahnen hier gemacht hat, zu erinnern und sie dabei festzuhalten. Ich wünsche gerade, — das habe ich schon damals ausgeführt, — dass die Sekundärbahnen auf dem Wege zu Stande kommen, welchen die Untersuchungskommission im Jahre 1873 bezeichnet hat, nämlich durch eine Kooperation des Staates, der Provinzen und der Kreise und der betreffenden Adjazenten. Das ist der einzig rationelle Weg und wir müssen diesen umsomehr einschlagen, als ja jetzt, wie Sie Alle wissen, die Zeit nicht dazu angethan ist, das Privatkapital auf dem früheren Wege — und das halte ich auch nicht für wünschenswerth — zum Bau von Eisenbahnen heranzuziehen. Meine Herren, ich glaube, auch diejenigen, welche über die Noth der Zeit, die ja anerkannt werden muss in einem gewissen Sinne, lebhafte Klage führen, dem Lande einen grossen Dienst erweisen, wenn Sie mit diesem Gesetzentwurf die Möglichkeit des Schaffens auf einem der wichtigsten Gebiete der Volkswirthschaft gewähren; Sie werden auch damit der Industrie einen Dienst erweisen; keine Zeit ist für die Inangriffnahme solcher Sekundärbahnen so günstig, wie die heutige. Nachdem ich nochmals die Verwahrung dagegen wiederholt habe, dass wir, wenn wir für den Gesetzentwurf sind, den Herrn Finanzminister zu erleichtern die Absicht haben, sondern dass wir wünschen, dass in den nächsten Jahren recht viele Vorlagen an das Haus kommen, welche dahin lauten, dass der Staat sich in derselben Weise bei den Sekundärbahnen betheiligt, wie das bereits 1875 bei der Bahn Neumünster-Tönning geschehen ist, für welche der Staat $\frac{1}{5}$ oder $\frac{1}{6}$ des erforderlichen Aktienkapitals gezeichnet hat. Ich würde mir nur eine Frage an den Herrn Handelsminister erlauben. Der Herr Handelsminister hat bei Gelegenheit der Debatte über diese letztere Eisenbahn in der Sitzung vom 22. April 1875 sich in sehr wohlwollender Weise über die Förderung der Sekundärbahnen ausgesprochen, er hat hingewiesen auf die Verhandlungen des Jahres 1874, wo hier auch lebhaft derselbe Wunsch ausgesprochen wurde. Der Herr Handelsminister sagte darauf wörtlich: „und ich kann hinzufügen, dass noch bis auf diese Stunde in Folge jener Verhandlungen Erwägungen zwischen den betheiligten Ministerien schweben, ob und wie etwa dieser Materie generell näher zu treten sei“. Es würde, glaube ich, für das Hohe Haus von grossem Interesse sein, wenn der Herr Handelsminister die Güte hätte uns mitzutheilen, wie weit nun diese Verhandlungen bis heute — es ist ja darüber mehr als ein Jahr verflossen — gediehen sind, und ob die Königliche Staatsregierung der Frage der Sekundärbahnen gegenüber jetzt bereits Stellung genommen hat. Meine Herren, ich glaube, wir haben das lebhafteste Interesse daran deshalb, weil,

wenn die Staatsregierung aus eigener Initiative eine bestimmte Stellung noch nicht genommen hat, wir ja in der Lage sind, darauf durch entschiedene Meinungsäusserungen hinzuwirken. Was nun die wirthschaftliche Seite der Sache betrifft, so gestatten Sie mir wohl wenige Worte über die Bedeutung der Sekundärbahnen. Meine Herren, ich bedaure es lebhaft, dass, obwohl die Frage der Sekundärbahnen seitens der Techniker schon seit mindestens einem halben Dezennium in Deutschland und seit viel längerer Zeit in England und Schweden diskutirt und bearbeitet ist, man an die Durchführung solcher Sekundärbahnen bei uns nur in sehr vereinzelter Weise gegangen ist. Ich behaupte, dass die deutsche Volkswirthschaft eine erhebliche Ersparniss an Kapital erzielt hätte, wenn schon früher statt des Baues von Vollbahnen in mehrfachen Fällen Sekundärbahnen ausgeführt wären. Die Sekundärbahn leistet für eine grosse Zahl von Verkehrsarten vollständig Genügendes; es ist volkswirthschaftlich verkehrt, in wenig bevölkerten Gegenden, die keine Industrie haben, die keinen Durchgangsverkehr haben, Vollbahnen mit kostspieligem Apparat und kostspieligem Betrieb herzustellen. Das ist die eine Seite der Sache. Die zweite betrifft den Chausseenbau, und insofern sind gerade die Provinzialverbände bei dem Bau von Sekundärbahnen am allermeisten interessirt. Den Provinzialverbänden ist durch das Dotationsgesetz die Verpflichtung auferlegt, für den Chausseenbau zu sorgen. Nun liegt es auf der Hand, dass in allen Gegenden, namentlich in Niederungen, wo der Bau einer Meile Chaussee 90- bis 100 000 Thaler kostet, die Frage aufgeworfen werden muss: handeln wir nicht rationeller, dienen wir nicht dem Verkehrsinteresse mehr, wenn wir statt der Chausseen, die ausser den Herstellungskosten dauernd grosse Unterhaltungskosten verursachen, Sekundär- oder Vinizinalbahnen bauen? Meine Herren, diese Frage ist nach den Ermittlungen, die darüber von Technikern und Praktikern angestellt sind, auf das entschiedenste zu bejahen. Die Sache hat deshalb Eile, weil in Folge des Erlasses des Dotationsgesetzes die Kreise, welche dabei sind, einen Plan für die Verbesserungen ihrer Verkehrswege aufzustellen, bei der Feststellung dieses Planes — und das hat der Preussische Provinzialausschuss durch einen Antrag an die Königliche Staatsregierung in den Motiven ausgeführt — von vornherein sich über die Frage entscheiden müssen: soll hier eine Chaussee gebaut werden oder eine Vizinalbahn? M. H., wir sind in Preussen durch einen praktischen Fall zur Entscheidung gedrängt. Der Kreis Deutsch-Krone in Westpreussen steht vor dieser Frage. Er will die Ostbahn verbinden mit Deutsch-Krone, und wenn Sie dort die Verkehrs-Verhältnisse kennen, werden Sie einräumen, dass hier mit einer Sekundärbahn erheblich mehr geleistet wird, als mit einer Chaussee. Der Kreis Deutsch-Krone kommt an die Provinz; die Provinz ist aber nicht in der Lage, für eine Sekundärbahn eine Prämie zu geben, während sie nach dem Beschluss des Provinziallandtages für jede Chausseemeile drei Fünftel

der Baukosten als Prämie bezahlt. M. H., in Bezug auf den Chausseebau ist man im gewissen Sinne zu einer Ueberproduktion gekommen, — ich wünsche aber nicht missverstanden zu werden, was einem leider sehr leicht passiren kann, wie ich das zu meinem grossen Bedauern gemerkt habe bei den finanziellen Auseinandersetzungen über den Staatshaushaltsetats. Während ich nichts weiter sagte, als dass die Lage des Staatshaushaltsetats eine verhältnissmässig günstige wäre, hat der Herr Abg. Windthorst (Meppen) mir neuerdings doch wieder die Behauptung untergeschoben, dass ich den wirthschaftlichen Nothstand geleugnet hätte, während ich ausdrücklich dreimal auf die wirthschaftlichen Schäden im Lande hingewiesen habe. Ich verwahre mich also von vornherein gegen Missverständnisse. Ich will damit nicht sagen, dass wir überall Chausseen genug haben, sondern ich bin der Meinung, dass wir an manchen Stellen Chausseen haben, wo andere Verkehrsmittel besser am Platze wären und zwar nach zwei Richtungen, einmal, wo Secundärbahnen und das andere Mal, wo verbesserte Gemeindewege besser am Platze gewesen wären. Ich glaube, dass der Gemeindewegebau eine grössere Zukunft haben wird, und dass die Kreise grosse Summen werden ersparen können, wenn sie theils, statt theure Chausseen zu bauen, die Gemeindewege verbessern und andererseits Secundärbahnen bauen. Die Chaussee ist wirthschaftlich nicht das rationellste Verkehrsmittel, sie kostet viel herzustellen und viel zu unterhalten. Der Volkswirth scheitert bei ihr an der Lösung des Prinzips, die betreffenden Interessenten, die die Verkehrswege benutzen, zu ihrer Herstellung und Unterhaltung heranzuziehen. Sie werden zugeben müssen, es ist nicht richtig, Verkehrsinstitute durch allgemeine Steuern nach dem Massstabe, wie wir sie jetzt aufbringen, also im Wege von Zuschlägen zur Klassen- und Einkommensteuer etc. herzustellen und zu unterhalten. Ich halte das für ein verkehrtes Princip. Ich sage, diejenigen, die für das Chausseegeld waren, haben im Princip vollkommen Recht. Trotzdem habe auch ich dem Antrag Lasker mit Freuden zugestimmt, weil die Art der Durchführung des an sich richtigen Prinzips zu so irrationellen und verkehrten Verhältnissen führt, dass das Chausseegeld nicht aufrecht zu erhalten war. Die Secundärbahn ermöglicht aber, wieder zurückzukehren zu dem richtigen Princip, dass der Interessent, der den Verkehrsweg benutzt, auch dafür bezahlt und dass die Ausgaben für dieses Transportmittel ausscheiden in gewissem Grade aus dem öffentlichen Haushalt. M. H., die Provinz Preussen hat jetzt zusammen an ehemaligen Staats- und an Kreischausseen etwa 6500 Kilom., die Herstellung dieser Chausseen hat etwa 110 Millionen Mk. gekostet, und die Unterhaltungskosten betragen in jedem Jahre 4 bis 5 Millionen Mk. Diesen grossen Summen gegenüber liegt doch wirklich eine ernstliche Verpflichtung vor für die Provinzialorgane, dass sie jetzt an die Frage der Vicinalbahnen herantreten. Die Vicinalbahn wird, wenn auch nur mit 2 bis 3 Proc. sich verzinsen, es wird also nicht

blos das Anlagekapital im gewissen Grade verzinst, sondern auch die Frage der dauernden Unterhaltung scheidet vollkommen aus. Die Haushalte der Provinzial- und Kreisverbände werden eine andere rationellere Gestaltung gewinnen, wenn man statt der Chaussee in den geeigneten Fällen Vicinalbahnen baut, das liegt ja auf der Hand. M. H., auch in der Wirthschaft des einzelnen Gutsbesitzers — ich will mich auf diese Frage nicht näher einlassen, sie ist ja in den Fachschriften vollständig erörtert, — wird eine Ersparniss gemacht, wenn ihm, anstatt dass er sein Getreide vielleicht mit vier Pferden in die Stadt zwei Meilen weit schicken muss, die Möglichkeit gewährt wird, auf der Vicinalbahn, die er vor die Thüre bekommt, das Getreide nach der Stadt zu schicken. Ich glaube also, es ist eine Frage, die wichtig ist für den Provinzialhaushalt, für den Kreishaushalt und auch für die Privatwirthschaft des Einzelnen. Nun, m. H., wird man die Frage aufwerfen: wie stellt sich die Kostenfrage? Wir haben in dieser Beziehung einige sehr werthvolle und belehrende Beispiele in Deutschland. Ich habe selbst Gelegenheit gehabt, eine schmalspurige Secundärbahn, die im vorigen Jahre eröffnet ist, die Bahn von Ocholt, einem Stationsort der oldenburgischen Staatsbahn, nach Westerstede, einer kleinen Stadt von 1200 Einwohnern, kennen zu lernen. Es hat dort einer unserer bedeutendsten Eisenbahntechniker, der Geheime Rath Buresch, ein im höchsten Grade belehrendes Exempel statuirt. Diese Bahn — ich will nur ganz kurz darüber berichten — geht in einer Länge von 7 Kilometer durch Waldboden, moorigen Sand und zum Theil auch Sand. Die Bahn hat vollkommen den Charakter einer Pferdebahn, nur hat sie Dampftrieb, sie hat im Ganzen 2 kleine Locomotiven, einen Wagenpark von 9 bis 10 Wagen und fährt wie die Pferdebahn in Berlin unter Läuten einer Glocke beim Uebergange über einen Ueberweg. Sie geht einen Weg entlang, der nicht eingefriedigt ist; selbst bei den Ueberwegen über den Bahnkörper sind mitunter keine Einfriedigungen. Sie hat nur eine einzige Haltestelle auf dem ganzen Wege und zwar deshalb, weil keine Dörfer zwischen Ocholt und Westerstede liegen; sie hält an einem Försterhaus auf offener Strasse. Dort ist kein Stationsgebäude. Die von den nahe belegenen Dörfern kommenden Passagiere können dort einsteigen. M. H., diese Bahn kostet alles in allem noch nicht 63 000 Thaler. Der Durchschnitt wird in Preussen etwa 50 000 Thaler Herstellungskosten für eine Chaussee betragen, — also die Bahn kostet 10 000 Thaler mehr, als der Durchschnittssatz für eine Chaussee beträgt: diese Bahn, die dreimal hin und dreimal her am Tage fährt, wird unterhalten mit einem Minimum von Capital. Grosse Gebäude finden Sie dort nicht, der Zug fährt ganz gemüthlich auf offener Strasse in die Stadt hinein, hält dort am Gasthause. Dieses ist auch das Stationsgebäude. Der Wirth des Gasthauses ist zugleich Expeditionsvorsteher — er thut es sehr gern — es ist also ein Minimum von Kosten bei der Sache. (Zwischenruf.) Den Gütertransport? Den hat der Gastwirth auch: er hat dafür einen Schuppen

eingerrichtet. Auch das thut er freiwillig, weil es in seinem Interesse liegt, das verkehrende Publikum bei sich aufzunehmen. Die Bahn fährt mit einer Geschwindigkeit von 20 Minuten die Meile. M. H., ich will die Frage ob schmalspurige oder normalspurige Secundärbahn, nicht weiter erörtern. Ich gebe zu, dass da, wo der Verkehr einmündet in eine Hauptbahn, die normalspurige vorzuziehen ist; aber soviel steht nach den bisherigen Erfahrungen fest, dass es auch lohnen dürfte, mit schmalspurigen Bahnen einen Versuch zu machen. Wenn die Belgier einen Verkehr, wie er sich zwischen Antwerpen und Gent entwickelt, heutzutage noch mit schmalspurigen Secundärbahnen bewältigen, dann wird man doch auch in unseren Gegenden die Frage aufwerfen können: ob schmalspurige oder normalspurige Secundärbahnen? Nach den neueren Ermittlungen der Techniker steht es übrigens fest, dass man für 100 bis 120 000 Thaler die Meile, und wenn man leichter baut, auch schon für 90 000 Thaler eine normalspurige Secundärbahn herstellen kann. Eins ist allerdings dabei Vorbedingung, dass nämlich die Kgl. Staatsregierung die Anschauung theilt, welche der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in wiederholten Versammlungen ausgesprochen, dass sie nämlich keine erschwerenden Lasten, keine scharfen polizeilichen Bestimmungen, so wie auch keine ausserordentlichen Leistungen diesen Secundärbahnen auferlegt. Es wird dabei namentlich die Frage schwer ins Gewicht fallen, ob auch diese Bahnen verpflichtet werden sollen, der Post unentgeltliche Dienste zu leisten, eine Frage, die ich unbedingt verneinen möchte im Interesse der Entwicklung dieser wichtigen Verkehrsinstitute. Ich nehme an, dass die Königl. Staatsregierung bei dem lebhaften Interesse, welches der Herr Handelsminister für diese Frage bisher an den Tag gelegt hat, möglichst dafür sorgen wird, die neuen Bahnen dieser Art nicht unter erschwerende Bedingungen von Staatswegen zu stellen. M. H., ich will auf die Erfahrungen, die in Belgien, in Schweden, in England mit den Secundärbahnen gemacht sind, nicht weiter eingehen; ich glaube, aus dem, was ich in Kürze entwickelt habe, geht schon hervor, dass Sie wirklich gut thun, dieser Frage ein lebhaftes Interesse zuzuwenden, und dass Sie durch die Annahme dieses Gesetzentwurfes die Möglichkeit der Entwicklung dieser wichtigen Verkehrsmittel fördern. Ich zweifle keinen Augenblick daran, dass auch die Kgl. Staatsregierung diejenigen gut begründeten Anträge, die an Sie herantreten werden, unterstützen und vor das Haus mit Anträgen auf Betheiligung durch Actiencapital oder durch Gewährung von Prämien für solche Bahnen — das ist, wie der Herr Handelsminister seiner Zeit gesagt hat, noch eine offene Frage — treten wird. M. H., wir haben noch 400 Millionen Mk. für Eisenbahnen zu verbauen. Es ist nicht anzunehmen, — der Herr Handelsminister hat ja das auch wiederholt im Hause gesagt — dass der Staat in den nächsten Jahren mit anderweitigen Eisenbahnvorlagen kommen wird; das aber glaube ich, wird wohl möglich sein, dass wir in den

nächsten Jahren recht viele Secundärbahnen mit Staatsunterstützung bauen. Ich glaube, der Staat und insbesondere auch die gesetzgebenden Körperschaften werden sich darüber freuen können, dass sie auf dem Wege, wie er hier vorgeschlagen wird, einen sicheren Prüfstein darüber bekommen, ob es sich bei den einzelnen Unternehmungen um Illusionen handelt, welche die betreffenden Interessenten über die Rentabilität derselben sich machen, oder ob es sich um solide Grundlagen handelt, auf denen derartige Unternehmungen aufgebaut zu werden verdienen. Der Staat erhält hier einen wirklichen Prüfstein durch die Betheiligung der Interessenten, der Kreise und der Provinzen, und ich glaube, die Staatsregierung wird mit mehr Ruhe als bisher die Betheiligung bei derartigen von den Körperschaften der Selbstverwaltung geförderten Unternehmungen Ihnen empfehlen können. Ich bitte daher, dass Sie den Gesetzentwurf annehmen. Ich setze als selbstverständlich voraus, dass derselbe an eine Commission nicht verwiesen wird, da es sich ja wirklich nur um eine einfache Frage handelt. — Ich schliesse damit, dass ich meiner Ueberzeugung Ausdruck gebe, dass durch die Annahme dieses Gesetzentwurfs, falls die Communalverwaltungen später ihr Interesse verstehen, unserer Volkswirtschaft ein sehr wesentlicher Dienst geleistet werden wird. (Bravo!)

Handelsminister *Dr. Achenbach*: M. H.! Da der Herr Vorredner eine Anfrage an mich gerichtet hat, so fühle ich mich verpflichtet, dieselbe, so weit ich kann, zu beantworten. Im Handelsministerium ist schon vor einigen Jahren ein Gesetzentwurf über die Herstellung von Secundärbahnen und über die Betheiligung an den Kosten derselben ausgearbeitet worden. Ueber diesen Entwurf ist, wie ich früher dem Hohen Hause mittheilte, unter den verschiedenen Ressorts verhandelt, man hat indessen bei diesen Verhandlungen eine völlige Verständigung über die Grundlagen des Entwurfs noch nicht erlangen können, da die Sache nach dieser Seite hin wenigstens noch zu neu war; man hat es deshalb vorgezogen, zunächst von Fall zu Fall, die einzelnen Anträge zu prüfen und nach Massgabe der Wichtigkeit derselben sie an das Haus zu bringen. In Folge dessen sind mehrere derartige Anträge bereits in diesem Hohen Hause berathen und die von der Staatsregierung geforderten Summen von demselben mit grosser Bereitwilligkeit bewilligt worden. Im Ganzen kann ich dabei aussprechen, dass, soweit meine Erinnerung reicht, nur bei sehr wenigen derartigen Anträgen bisher Seitens der Staatsregierung eine ablehnende Haltung eingenommen worden ist; ich erinnere mich augenblicklich sogar keines einzigen Falles, in dem definitiv eine abschlägige Entscheidung erfolgt wäre. Die Staatsregierung hat also die Sache pflichtgemäss überall erwogen; selbstverständlich handelte es sich aber immer um Fälle, wo das Unternehmen im Uebrigen schon eine sichere finanzielle Fundirung hatte. Bei den Holsteinischen Bahnen ist bekanntlich die Angelegenheit im Allgemeinen so behandelt worden, dass der Staat zu $\frac{1}{6}$ an dem Actiencapital sich bethei-

ligte, und dass vorher der vollständige Nachweis über das Aufbringen des übrigen Capitals der Kgl. Staatsregierung geliefert war. Was im Uebrigen die Erleichterung der Herstellung von solchen Bahnen anbetrifft, so hat der Herr Vorredner, wenn ich nicht irre, schon darauf hingewiesen, dass Seitens der Staatsregierung der Erlass eines Reglements bevorsteht, welches gegenüber den Vorschriften für eigentliche Vollbahnen wesentliche Erleichterungen bei der Herstellung beim Betrieb und der Verwaltung herbeiführen soll. Ausserdem ist aber noch eine weitere Regelung dieser Verhältnisse für ganz unbedeutende Bahnen in Aussicht genommen. Ob nun nach allen Seiten hin die von den Interessenten gewünschten Erleichterungen sich herbeiführen lassen, wird nicht allein von der Landesregierung, sondern auch von der Stellung, die das Reich einnimmt, abhängen, da namentlich auch das Verhältniss der Militär-, der Post- und Telegraphenverwaltung in Betracht kommt. Ich kann dies nach allen Seiten gegenwärtig nicht übersehen, bin aber der Meinung, dass bei dem entgegenkommenden Interesse, welches die Reichsverwaltung auch in dieser Materie gezeigt hat, wohl die etwa entstehenden Schwierigkeiten sich überwinden lassen werden.

Abg. *Mühlenbeck*: M. H.! Dass die Vorlage an die Provinzen nicht eine Pflicht sondern nur das Recht der Verwendung der ihr gewordenen Dotation zur Förderung des Baues von Secundärbahnen zuweist, das, glaube ich, ergiebt der erste Blick in die Vorlage. Es fragt sich nur, kann der provinziellen Verwaltung die Ertheilung dieses Rechtes erwünscht sein? Meines Erachtens nur für die Provinzen, in denen der Chaussee- und Wegebau so ziemlich vollendet ist oder wo offenbar die Anlage einer Secundärbahn die Stelle und den Zweck einer Chaussee vollständig erreichte und mit nicht wesentlich höheren Kosten herzustellen wäre. Diese beiden Voraussetzungen werden, wenigstens in den östlichen Provinzen, sehr selten zutreffen. Die ersteren um deshalb nicht, weil der Wegebau im Ganzen dort sehr zurück ist und falls man zu einer Secundärbahn schritte, diese ja wiederum Chausseebauten nöthig machen würde, die zweite Voraussetzung: dass die Secundärbahn vollständig die Zwecke einer Chaussee oder eines anderen Weges erreicht, um deshalb nicht, weil der Verkehr auf der Chaussee und der Verkehr auf der Secundärbahn sowohl in ihren Mitteln wie Zielen ganz verschieden auftreten. Wäre mit oder ohne diese Voraussetzungen für eine Provinz das Bedürfniss vorhanden, für grössere Gebietstheile Secundärbahnen gebaut zu sehen, so hätte die Provinzial-Verwaltung das ja schon heute in der Hand und ohne dass man ihr mit dieser Vorlage zur Hülfe käme; sie brauchte ja einfach nur, wozu sie das Recht hat, für diesen Zweck eine Anleihe zu machen (Sehr richtig!) und sich so die Mittel zu einer Secundärbahn zu schaffen. M. H., ich bin ja auch ein Freund von Secundärbahnen, wenn ich mich auch nicht zu solchen Illusionen wie mein verehrter Herr Vorredner fortreissen lasse, denn das ist nicht bei Chausseen zu erreichen, noch viel

weniger bei Secundärbahnen, dass wir jedem grösseren Besitzer eine Secundärbahn vor die Thür bauen. M. H., wir verändern die bestimmungsmässige Natur der Dotation, wenn wir dieselbe auf den Bau von Secundärbahnen ausdehnen.

Wie Sie sich erinnern, haben sich die Dotationen zusammengesetzt aus verschiedenen Ausgabeposten des Staatshaushaltsetats, bemessen nach dem Umfang des Verwendungsbedürfnisses, darunter ca. 2 Mill. Thaler für Chaussee- und anderen Wegebau. Diese Summe sollte im Grossen und Ganzen auch ferner dazu verwandt werden. Sie hat dem Eisenbahnbau nie gedient, dafür sind die Mittel nach wie vor von dem Staate hergegeben, sofern es sich nicht um Privatbahnbauten handelte. Die natürliche Folge der Annahme der Vorlage wird nun sein, dass, wenn damit auch keine Verpflichtung zum Eisenbahnbau für die Provinzen entsteht, doch früher oder später, sobald sich eine Provinz oder ein Gebietstheil an die Staatsregierung mit dem Antrag wendet, den Landstrich mit einer Bahn zu versehen, die Regierung die Petenten an die Provinz verweisen und sagen wird: das ist jetzt die Stelle, an die du dich zu wenden hast.

Auf der andern Seite darf sich die Staatsregierung auch nicht verhehlen, dass sie in der Folge, wenn sie mit Anträgen auf Genehmigung von Mitteln zu Staatsbahnbauten an den Landtag kommt, auf grössere Hindernisse stossen wird, als früher, weil der Einwand erhoben werden wird: die Bedeutung dieser Bahn geht über die Grenze der Provinz nicht hinaus, die betreffende Provinz mag den Bau selber in die Hand nehmen. Die Vertreter aus einer Provinz, welche schon manches Opfer für Secundärbahnen gebracht hat, werden die Zumuthung zurückweisen, dass sie, nachdem sie sich Secundärbahnen auf eigene Kosten gebaut haben, zum Bau von Bahnen in anderen Provinzen, die heut zu Tage auch nur mehr oder weniger die Bedeutung einer provinziellen Bahn haben werden, als Steuerzahler des ganzen Landes mit beitragen sollen.

Ich halte die ganze Sache für ein zweiseitiges Schwert, und in Anbetracht des Umstandes, dass, wenn das Bedürfniss zum Bau von den Provinzen anerkannt wird, diesen die Möglichkeit dazu durch Aufnahme einer Anleihe gegeben ist, komme ich bei Abwägung der kleinen Vortheile gegen die grossen staatswirthschaftlichen Bedenken, wozu diese Vorlage führt, dahin, dass ich mich dagegen erklären muss. Augenblicklich handelt es sich ja nur um die Entscheidung der Frage, ob die Sache einer Kommission zu überweisen ist. Ich würde mich in dieser Beziehung der Anschauung des Herrn Vorredners anschliessen, dass die Sache durch zweite Berathung hier im Hause ihre Erledigung finden kann.

Abg. *Henze*: M. H., ich begrüsse den Gesetzentwurf mit Freuden, mache aber den Zusatz, dass bei den Secundärbahnen auch die Pferdebahnen einbegriffen sind. M. H., die Pferdebahnen sind berufen, der Landwirthschaft und Industrie ganz Ausserordentliches zu leisten, und ich wünsche wohl, dass mir vom Ministertische

aus darüber Klarheit gegeben würde, dass unter Secundärbahnen auch Pferdebahnen verstanden werden. Ich werde mir, um die Sache noch klarer zu stellen, bei der zweiten Lesung das Amendement zu stellen erlauben, hinzuzufügen „und Pferdebahnen“.

M. H., wenn ich mir jetzt erlaube, auf etwas aufmerksam zu machen, was in der neueren Zeit gerade für die Pferdebahn erfunden ist, und was anscheinend unbedeutend, aber für Industrie und Landwirthschaft von ungeheurem Vortheil ist, so bitte ich einige Augenblicke um Ihre Aufmerksamkeit.

M. H., Sie alle kennen die Pferdebahn von Charlottenburg nach Berlin. Wenn Sie bedenken, dass solche Wagen etwa 50 Ctr. wiegen und auf diesen Wagen 54 Personen gefahren werden, so macht das eine Last von 100 Ctrn. aus. M. H., zwei Pferde fahren also auf einer Eisenstrasse in einer halben Stunde eine deutsche Meile 100 Ctr. in schlankem Trabe und ohne besondere Anstrengung. Es ist das eine Leistung, wie sie sehr anerkennenswerth ist.

M. H., wollte ich mich darauf beschränken, Sie auf die heutigen Pferdebahnen aufmerksam zu machen, so würden Sie sagen, dass in den Provinzen diese Pferdebahnen doch nicht angemessen zu bauen sind. Man hat aber in neuerer Zeit eine Erfindung gemacht, die es ermöglicht, dass nicht allein Postwagen, jeder Kutschwagen, jeder Ackerwagen, und überhaupt jedes Gefährt, das die richtige Spurbreite hat, auch die Pferdebahn benutzen kann. Diese Erfindung besteht darin, dass ein kleines eisernes Rad vor dem rechten Vorderrad des Wagens so angebracht wird, dass dasselbe leicht gesenkt und aufgehoben werden kann. Dieses eiserne Rad hat eine Nuthe und diese Nuthe passt in die Schiene. Wird nun ein solcher Wagen, beispielsweise ein mit Getreide beladener Ackerwagen auf solche Schienen gefahren, so wird das kleine Rad einfach gesenkt, die Nuthe fasst in die Schiene ein und erhält alle vier Räder des Wagens auf den Schienen. Nun nehmen Sie an, es kommt ein Wagen entgegen und es soll ausgewichen werden: da hat der eine Kutscher nichts zu thun, als mit der Hand das Rad hochzuheben, einfach auszuweichen, den anderen Wagen vorbeifahren zu lassen und wieder auf das Geleise zu fahren. M. H., bedenken Sie die ungeheure Wichtigkeit der Erfindung für unsere Landwirthschaft und Industrie: wenn Sie das Rad auf die Schiene setzen, so fahren Sie auf der Eisenbahn und bewegen mit zwei Pferden so grosse Lasten, wie Sie sonst mit sechs Pferden zu bewältigen nicht im Stande sind! Wenn Sie das Rad hochziehen, so ist der Wagen vollständig ein solcher, der jede Chaussee und jeden Landweg passiren kann, lassen Sie das Rad herunter, so ist ein Pferdeeisenbahnwagen hergestellt. Ich glaube, dass, wenn diese Erfindung sich erst Bahn gebrochen hat, die Kreise dazu schreiten werden, anstatt theuere Chausseen zu bauen, solche Schienenwege zu bauen, die Gut und Gut und Dorf und Dorf verbinden und so einen leichten Transport ermöglichen. Hinzufügen will ich noch, dass diese Einrichtung, jeden Wagen in einen Pferde-Eisenbahnwagen zu verwandeln etwa 5 Thaler kostet.

M. H., wenn man drei, vier, sechs Meilen von einer Eisenbahnstation entfernt wohnt, so ist es fast unmöglich, einen Industriezweig ins Leben zu rufen. Unsere Zeit braucht die billige Dampfkraft, und um billige Dampfkraft zu haben, braucht man billige Kohlen; vier Meilen aber die Kohlen auf Landwegen zu schleppen, kostet ebensoviel, als 60 Meilen auf der Eisenbahn. Wenn Sie heute bei ganz passablen Wegen 100 Ctr. Kohlen vier Meilen weit fahren, so brauchen Sie drei Knechte, drei Wagen und sechs Pferde, und diese werden den ganzen Tag brauchen, um die Kohlen an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen. Wie stellt sich die Sache mit der Pferdebahn? Wenn Sie also auf einer Landstrasse einen solchen Schienenweg haben, so werden Sie an der Eisenbahnstation auf einen Wagen 100 Ctr. laden, Sie brauchen nur einen Knecht und zwei Pferde, und da die Pferde, auch wenn Sie 100 Ctr. geladen haben, immer noch einen schlanken Trab gehen können, so werden Sie die Kohlen in drei Stunden auf Ihrem Gute haben.

Sie sehen also, m. H., welche ungeheure Wichtigkeit diese neue Erfindung hat, und welche Wichtigkeit gerade dieser Gesetzentwurf hat. Ich glaube, dass die Kreise sich beeilen werden, von dieser neuen Erfindung Gebrauch zu machen, und wenn Sie den Gesetzentwurf annehmen und nehmen auch meinen Zusatzantrag an, dass Pferdebahnen von den Provinzen gebaut werden können, so wird es nicht lange dauern, dass die ganze Provinz von solchen Schienenwegen durchzogen ist. Ich glaube, m. H., dass die Secundärbahnen viel weniger gebraucht werden, als wie gerade diese billigen Pferdebahnen. Wenn ich mir nun noch anzuführen erlaube, dass beispielsweise kleinere Städte 5, 6, 8 Meilen von der Eisenbahn abliegen, so werden die sehr leicht dadurch verbunden werden können, dass sich Unternehmer finden, die mit einem Pferdeisenbahnwagen die Passagiere nach der Eisenbahnstation, nach der nächsten Stadt fahren; der Preis wird sich als ein so billiger herausstellen, dass pro Meile vielleicht 10 Pfennige bezahlt werden, also Leute, welche Stiefel tragen und nicht gerade barfuss gehen, werden dies schon an den Stiefelsohlen ersparen. (Heiterkeit.)

M. H., ich habe mir erlaubt, die Sache Ihnen vorzuführen, und bitte Sie, wenn ich mein Amendement einbringe, dies auch in zweiter Lesung anzunehmen, dass den Provinzen das Recht gegeben wird, auch solche Pferdebahnunternehmungen durch Provinzialmittel zu unterstützen. (Bravo!)

Abg. *Windthorst*: (Meppen): M. H.! Unerachtet der sehr schönen Perspective, die namentlich der letzte Herr Redner gegeben hat, kann ich mich mit dem Gesetzentwurf, wie er liegt, in keiner Art befreunden. Ich habe für mich die feste Ueberzeugung, dass die Eisenbahnlast oder die Pflicht, Eisenbahnen zu bauen, auf diese Weise ganz sachte auf die Provinzen überwältzt werden wird. Das aber würde ich im allerhöchsten Grade unzweckmässig und ungerecht finden. Alle Provinzen haben beigetragen zu den Eisenbahnen, die jetzt existiren; wenn man jetzt einen Strich unter das bisherige

System macht und für die Folge es wesentlich als eine Aufgabe der Provinzen hinstellt, Eisenbahnen zu bauen, dann wird — das hat auch der Herr Abg. Mühlenbeck schon hervorgehoben — unzweifelhaft die Regierung alle auf den Bau von Eisenbahnen gerichteten Anträge zurückweisen. Ich bin der Meinung, dass allerdings Secundärbahnen im höchsten Grade wichtig sind, es würde aber, will man auf das System des Entwurfs eingehen, doch vorab den Begriff einer „Secundärbahn“ erst näher klargelegt und fixirt werden müssen. Ich könnte mir denken, dass wenn das grosse Projekt der Reichseisenbahn angenommen wäre, man demnächst alle Bahnen in Preussen für Secundärbahnen hielte. Wenn Sie die Begründung des Reichseisenbahnprojekts lesen, so finden Sie in der Hinsicht in der That bereits Anklänge.

Ich finde ausserdem, was auch der Herr Abg. Mühlenbeck hervorgehoben hat, dass die Dotationssummen, welche bis jetzt den Provinzen gegeben sind, für die Zwecke, wofür sie angewiesen, genau bemessen worden sind, (Ruf links: Sehr genau!) und ich möchte den Nachweis von dem Herrn Abg. Rickert erwarten, dass diese Mittel zu den angewiesenen Zwecken in den Provinzen nicht erforderlich seien. Die Haushalte der Provinzen, welche ich zu kontroliren gewohnt bin, beweisen mir das in keiner Weise, im Gegentheil habe ich danach eine nicht geringe Furcht, dass die Zwecke, welche bei den überwiesenen Summen ins Auge gefasst waren, durch diese Summen nicht erreicht werden und dass die Provinzen sich bald behufs vollständiger Deckung derselben werden besteuern müssen. Das würde bei einer Möglichkeit, wie dieses Gesetz sie geben will, selbst dann in Aussicht stehen, wenn die Regierung nicht so, wie ich fürchte, auf solche Secundärbahnen hindrängte, denn in den Provinzen wird ein solcher Andrang auf derartige Eisenbahnen stattfinden, dass es auch in den Provinzial-Landschaften durch allerlei Kombinationen wahrscheinlich sehr rasch dahin kommen wird, bald diese, bald jene Bahn bauen zu wollen, und ich glaube, dass der Frieden in den Provinziallandschaften dadurch sehr leicht gestört werden könnte.

Endlich, m. H., hätte ich erwartet, dass, wenn die Regierung auf dieses System eingehen wollte, uns ein ausgiebigerer Plan für die Sache vorgelegt werden würde, worin namentlich auch dargelegt wäre, in welchem Verhältnisse, wenn die Gemeinden und Provinzen beitragen, die Regierung ihrerseits beizutragen verpflichtet sein würde. So etwas ist bei den Bauten der Chausseen und Vicinalwege vorgelegt worden, hier ist darüber altum silentium. Dieser Punkt wird nach meinem Dafürhalten auch nicht so ohne Weiteres durch einen Einschub in das Gesetz geregelt werden können. Wir haben ja von dem Herrn Handelsminister eben gehört, dass über einen weiter gehenden Plan Verhandlungen unter den Ministerien stattgefunden, dass man aber zweckmässig gefunden habe, ihn zurückzulegen und von Fall zu Fall zu verhandeln. Ich bin natürlich nicht eingeweiht in die Verhandlungen der Minister, aber ich bin

im Voraus überzeugt, dass dieser weitere Plan am Finanzminister gescheitert ist, dass der eine solche regelmässige eventuelle Unterstützung von Seiten des Staats nicht hat in Aussicht stellen wollen. Nun wollen die Herren hier gar einen solchen Entwurf in zweiter Lesung im Hause behandeln, einen Entwurf, über den die Minister in ihren Verhandlungen sich nicht haben einigen können. Das ist mir in der That ganz unbegreiflich. Wenn man überhaupt auf die Sache weiter eingehen wollte — ich weise die Sache a limine, so wie sie liegt, zurück — aber wenn man überhaupt auf die Sache eingehen wollte, so würde nach meinem Dafürhalten eine gründliche kommissarische Prüfung erforderlich sein, in der die Regierung uns genauer erzählte, worüber sie unterhandelte und sich nicht habe einigen können. Das würde uns klarer in die Dinge sehen lassen, als es heute der Fall ist. M. H., es handelt sich hier in der That um die Frage, wie soll die Eisenbahnpflicht, die Eisenbahnlast für die Folge vertheilt sein, und ehe wir darauf eingehen so leichten Sinnes, müssen wir uns drei und vier Mal bedenken. Ich habe für mich die Ueberzeugung, dass auch selbst diese Frage wegen der Beitragspflicht zu der vorliegenden Last nicht vollkommen gelöst werden kann, so lange wir nicht wissen, wie weit und wohin es mit der Eisenbahnpolitik im Allgemeinen gehen wird. Hüten wir uns vor dem ersten Schritt. Die Herren in der Provinz Preussen können sich ja sehr gut helfen, mögen sie, wie ihnen der Herr Abg. Mühlenbeck bereits empfohlen hat, eine Anleihe machen, (Ruf: Steuern!) oder besteuern, wie Sie wollen. Oder haben Sie bei der der Provinz überwiesenen Summe zu viel erhalten, können Sie diese Summe nicht für Wege und die andern Dinge, für die sie überwiesen sind, vollständig verwenden? (Sehr wahr!) Aber ich weiss ja sehr gut, sobald so ein neuer Gedanke kommt, dann wird flugs zugegriffen und garnicht überlegt, wie weit diese Dinge schliesslich wachsen können. Nein, so leichten Fusses gehe ich auf eine weitere Belastung der Provinzen nicht ein und muss dringend bitten, entweder den Entwurf abzulehnen oder ihn aber einer besonderen Kommission zur Prüfung zu überweisen, worauf ich einen Antrag stelle, und zwar einer Kommission von 14 Mitgliedern.

Abg. Dr. *Lasker*: Von den beiden Formen der Ablehnung, wie sie der Herr Abg. Windthorst empfohlen hat, würde ich, wenn es darauf ankäme, es vorziehen, die Sache im Plenum abzulehnen als durch die Verweisung an die Kommission. Denn wenn die Pläne, welche dem Herrn Abg. Windthorst gelungen ist in Verbindung zu bringen mit diesem einfachen Gesetze, wirklich in der Kommission erörtert werden sollen, so ist von einer weiteren Behandlung im Hause nicht mehr die Rede. Das Gesetz ist im Handumdrehen in ein politisches Gesetz verwandelt und eine grosse Staatsfrage aus einem kleinen praktischen Gedanken gemacht worden. Mir ist in der That unbegreiflich, wie man, wenn wir nicht das äusserste Misstrauen gegen uns selbst und gegen die Provinzen haben, den Vorschlag der Regierung zurückweisen kann. Die ein-

zelnen Provinzen haben bestimmte Summen bekommen mit einer sehr genau begrenzten Verpflichtung. Der Staat hat sich vorbehalten, die Provinzen dürfen die Summen zu nichts anderem verwenden, als ihnen vorgeschrieben ist. Jetzt legt der Staat einen Gesetzentwurf vor, wonach die Provinzen berechtigt sein sollen, diese Summen auch zu einem anderen Zweck zu verwenden. Wenn Sie nicht grosses Misstrauen haben gegen die Selbstverwaltung, dass diese jetzt anfangen werde, missbräuchlich zu einem System überzugehen von Secundärbahnen statt der Chausseen und dabei unwirtschaftlich zu Werke gehen werde, so weiss ich nicht, wie Sie im Interesse der Provinzen widersprechen können. Es wird dem Staate vorgetragen, dass nach den heutigen wirthschaftlichen Verhältnissen und, wie es ganz unbezweifelt ist, für einzelne Theile der Monarchie der Chausseebau unpraktisch zu werden anfängt gegenüber dem Bau gewisser Secundärbahnen, und nun soll die Erlaubniss gegeben werden, mit den vom Staat bewilligten Geldern nicht unpraktisch wirthschaften zu müssen, sondern wo es praktischer ist, Secundärbahnen zu bauen, diese Methode anzuwenden. Von einem Minderjährigen verstehe ich wohl, dass man sich sträubt ihm zu viele Vollmachten in die Hand zu legen, wenn aber die Selbstverwaltung für grossjährig von uns erachtet wird, so kann man sich gegen die Erweiterung der Vollmacht sträuben. Nun wird aber ein Zweites hineingezogen. Man fürchtet, wenn die Provinzen diese Vollmacht angenommen haben, wird die Regierung gegen spätere Anforderungen sich ablehnend verhalten. Mit Unrecht isolirt man den Finanzminister. Der Finanzminister nimmt in diesem Falle nur die allgemeinen Interessen des Staates wahr. Das Misstrauen wendet sich also nicht allein gegen den Finanzminister, sondern gegen sämtliche Mitglieder der Regierung und gegen die beiden Häuser des Landtages, dass sobald dieses Gesetz durchgegangen ist, in Zukunft der Staat sich um den Bahnbau dieser Art nicht bekümmern, sondern die Hauptbahnen für sich nehmen, alle übrigen für Secundärbahnen erklären werde, Secundärbahnen aber dürfen die Provinzen bauen, folglich sollen sie dieselben bauen und der Staat braucht keinerlei Beihülfe zu leisten. Wenn sie fürchten, dass ein zu starker Finanzminister dem stetigen Andrängen der beiden Häuser des Landtages widerstreben könnte, wo es sich darum handelt, Gelder zu bewilligen für provinzielle Zwecke, so bin ich der Meinung, der Simson ist noch nicht geboren; einen Finanzminister, der noch dazu gerechten Ansprüchen auf die Dauer widerstehen sollte, habe ich noch nicht kennen gelernt, sondern die entgegengesetzte Gefahr ist vorhanden, dass das allgemeine Drängen einen Finanzminister zu Bewilligungen bewegt, weil er endlich sich sagt: warum soll ich mich den ewigen Angriffen aussetzen? Die Faktoren des Staates verlangen die Verwendung der Gelder, ich gebe mindestens bis zu einem gewissen Grade nach. Aber, m. H., existirt denn irgendwo eine Verpflichtung des Staates, zu Eisenbahnen Zuschüsse zu machen? Sie

sprechen gegen den Gesetzentwurf so, als ob er eine Entlastung des Staates bewirken soll, — es existirt aber nirgend eine Verpflichtung zu Zuschüssen, auch moralisch nicht. M. H., wie hat es sich denn mit den Chausseen gemacht? Der Staat hat nach und nach angefangen, Unterstützungen nach den Bedürfnissen zu geben, und als übersehen werden konnte, wie der Chausseebau nach festen Regeln sich entwickelte, wurde eine allgemeine Verpflichtung des Staates zur Beihülfe gesetzlich anerkannt. Sobald wir so weit sein werden mit den Secundärbahnen, dass wir ein bestimmtes System erkennen, nach welchem gebaut wird, so wird der Staat auch hierfür eine definirbare Verpflichtung übernehmen können. Heute, behaupte ich, ist ein solches Gesetz zu formuliren nicht möglich. Wenn Sie die Regierung auf die Bahn drängen wollen, dass sie ein Gesetz vorlegen müsse, unter welchen Umständen der Staat, und in welchem Masse er die Verpflichtung übernehme zu Zuschüssen für Secundärbahnen, so behaupte ich, dass der Begriff der Secundärbahnen, die Art des Baues und die übrigen hinzukommenden wirthschaftlichen Verhältnisse noch nicht genügend geklärt sind, um ein solches Gesetz zu entwerfen. Ich denke mir die Entwicklung folgendermassen, und in einer solchen Entwicklung wird zugleich ein Schutz liegen gegen eine allzugrosse Ueberstürzung des Staates und der Provinzen. Für Secundärbahnen giebt es zweierlei Anlassgründe. Sie werden gebaut entweder in solchen Provinzen und Gegenden, in denen es billiger ist, eine Meile Secundärbahn herzustellen, als eine Meile Chaussee — und dann wird die Provinz ganz aus eigenem Antriebe statt des Chausseebaues mit allen Mitteln den Bau von Secundärbahnen befördern; dem können Sie gewiss nicht widersprechen. Oder die Secundärbahnen entwickeln sich neben dem Chausseebau als ein eigenes selbständiges System. Da wird, wie ich glaube, nach rationalen Grundsätzen so zu verfahren sein. Das Bedürfniss, ob eine solche Bahn hergestellt werden soll, muss vor Allem geprüft werden und am Besten dadurch, was die Adjazenten dafür zu thun gesonnen sind, denn bis jetzt war der schlimmste Fehler, dass der Bahnbau überall befördert worden ist ohne wesentliche Betheiligung der Adjazenten. Die zahlreichen Schwindelbauten der neuesten Zeit waren darauf gegründet, dass die Adjazenten nur Scheinzeichnungen machten oder doch nur Minimalzeichnungen, und dass ihr Streben darauf hinausging, ihre Güter wesentlich zu verbessern. Ihre Besitzthümer sind durch den Bahnbau zuweilen um viele Tausende von Thalern gestiegen, während sie sich gescheut haben, auch nur einige Tausend Thaler à fond perdu durch ihre Betheiligung daran zu geben; viel mehr wendeten sie sich an die börsenmässige Speculation, die sich des Bahnbaus als eines Geschäfts bemächtigte, allen Schaden aber auf das grosse Publikum abwälzte. Wenn Sie dagegen den Bahnbau rationell auf die Provinzen hinleiten, und wenn diese das System befolgen, dass sie Zuschüsse aus ihren Fonds erst dann gewähren, wenn die Adjazenten Zeichnungen in

einer gewissen Höhe gemacht haben, gleichviel ob in Form von Kommunalzeichnungen oder Privatzeichnungen, dann wird sich der Staat ganz gewiss nicht dem entziehen, um seinerseits mit Beiträgen solchen Bahnen zu Hülfe zu kommen, und dies wird meiner Meinung nach der richtige Weg sein. Aber über Verhältnisse, die noch so im Unbestimmten liegen, können wir kein Gesetz feststellen. Erst müssen wir eine ungefähre Vorstellung gewinnen über die Voraussetzungen, unter denen Secundärbahnen gebaut werden, welche Anspruch an die Adjazenten und an die Kommune zu stellen sind und in welchem Verhältniss die Zuschüsse des Staates zu bemessen sind. Alle diese Factoren sind zur Zeit noch so unbestimmbar, dass ein Gesetz mit gemeingültigen Grundsätzen noch nicht erlassen werden könne. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens denke ich mir nach folgender Richtung hin strebend. Alle Haupttrakte sollen nach und nach in den Besitz des Staates kommen, zu denen dann die Kommunalbahnen gewissermassen als Adern das Land durchziehen sollen. Sobald wir zu den feinsten Veränderungen durch kleine Secundärbahnen gelangen, dann wird es Aufgabe jeder Provinz sein, gerade so wie Hannover die Chausseebauten in einem Plane geregelt hat, auch einen Secundärbahnenplan provinciell zu entwerfen; dann erst wird eine gewisse Verpflichtung des Staates zu Zuschüssen ausgesprochen werden können; so lange solche Pläne nicht bestehen, lassen sich die Zuschüsse für die Ausführung von Bauteu nicht grundsätzlich regeln. Sie werden doch den Staat nicht zwingen wollen, durch ein formales Gesetz, auch für unwirthschaftliche Bahnen Zuschüsse im Voraus zuzusichern. Nun möchte wohl angerathen werden, dass man in den vorliegenden Gesetzentwurf hineinsetze in zweiter Lesung, dass vorbehalten bleibe die Verpflichtung des Staates, Zuschüsse zu machen zu bestimmten Bahnen, dass diese Verpflichtung des Staates durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt werde. Wenn nun solche Klausel beruhigt, der mag sie aufnehmen; materiell sagt sie gar nichts, denn es existirt eben gegenwärtig keine Verpflichtung. Wenn Sie mit dieser Vollmacht so lange warten wollten, bis Sie im Stande sind, ein Gesetz zu entwerfen, welches die Verpflichtungen des Staates zu etwaigen Zuschüssen für Secundärbahnen statuirt, so ist das die Ablehnung des Gesetzes, weil ich behaupte, die Voraussetzungen für eine gesetzliche Regelung von Staatszuschüssen sind noch nicht gegeben. M. H., ich sehe, dass auf diesen einfachen praktischen Vorschlag von manchen Rednern mit philosophischen und allgemeinen volkswirthschaftlichen Gedanken geantwortet wird; ich bin aber der Meinung, dass die Regierung den richtigen Weg einschlägt, erst mit dem Leichtern anzufangen und die Probe machen zu lassen, wie weit die Provinzen es in ihrem Interesse finden, mit den bis jetzt ihnen gegebenen Mitteln die Secundärbahnen zu fördern. Mein verehrter Freund, der Herr Abg. Rickert, hat mit Recht schon hervorgehoben, dass wir durch solche Proben eine bestimmte Basis gewinnen, um dann mit den grösseren

Gedanken vorschreiten zu können. Das ist praktische Gesetzgebung. Dagegen ein an sich völlig unbestreitbares Gesetz aus Misstrauen gegen sich und gegen die Regierung und die Organe der Selbstverwaltung zu verwerfen, ist meiner Meinung nach eine mehr theoretische als praktische Art Politik zu treiben.

Abg. v. *Ludwig*: M. H.! Eine ganz kurze Bemerkung: Dem Herrn Abg. Lasker möchte ich auf seine letzten Worte nur erwidern, dass wir in der letzten Zeit gerade Proben genug gemacht haben und dass wir uns jetzt etwas mehr auf den Boden des Erprobten zurückziehen möchten. Dem Herrn Abg. Rickert möchte ich sagen, ohne gerade meine Verstandeskräfte herausstreichen zu wollen, dass, als er meinte, ich hätte die Gesetzesvorlage unrichtig verstanden, ich ihm doch versichern darf, dass ich genau weiss, dass das Wort „dürfen“ nicht „befehlen“ heisst. Darüber ist allerdings kein Zweifel, dass die Provinzen durch die Gesetzesvorlage nur ein Recht, niemals eine Pflicht zur Anlegung von Secundärbahnen aus dem Dotationsfonds der Provinzen bekommen. Für mich lautet die Frage, wie ich von vornherein andeute, ganz einfach so: haben die Provinzen Geld genug, um die Dinge, die ihnen aufgegeben wurden, vollständig auszuführen, dann mag man ihnen neue Aufgaben ertheilen; haben sie das Geld nicht, so mag man sie mit neuen Aufgaben ungeschoren lassen. So weit meine Kenntniss reicht, haben sie nicht genug Geld, und ich möchte den Herrn Abg. Rickert bitten, seine Heimathsprovinz zu befragen, ob da schon in jeder Beziehung die Kommunalwege in dem Zustande sind, dass man mit den Eisenbahnen, den Secundärbahnen und den Pferdebahnen, dem ganz neuen Project, was er und Herr College Henze eben so schön ausgemalt hat, anfangen kann. Der Herr Abg. Rickert ist gewohnt immer die Interessen des grossen Handels zu berücksichtigen. Für den grossen Handel ist das ja ganz gewiss richtig, dass, wie die Eisenbahnen überhaupt nützlich sind, die secundären Bahnen auch nützlich sein werden, aber m. H., es giebt tausende von Menschen, die haben nicht grosse Massen auf den Markt der nächsten Stadt zu fahren, sie fahren vielleicht mit 2, 3 Säcken hin und verbinden zugleich mit dem Transport ihres Getreides andere kleine persönliche Geschäfte, die sie in der Stadt abzumachen haben und es wäre diesen Leuten mit den Secundärbahnen nicht gedient. (Ruf: Warum nicht?) Das will ich Ihnen erzählen! So wird es allerdings nicht sein, wie der Herr Abg. Rickert als ein sehr geschickter Fechter es uns mit vieler Beredsamkeit dargestellt hat, dass jeder Gutsbesitzer die Bahn vor den Hof bekommen sollte; das wäre ja gewiss ein sehr netter Zustand, und wenn Herr Rickert im Stande wäre denselben herbeizuführen, so würde ich ihm sehr dankbar dafür sein; dann würde gewiss jeder, der irgend etwas zu verkaufen und zu transportiren hat, allerdings die Secundärbahnen benutzen, aber der Zustand wird sobald nicht eintreten; denn zunächst werden immer die bevorzugten Gegenden Secundärbahnen bekommen, und die

Wege der weniger bevorzugten Gegenden werden in schlechtem Zustande bleiben; das aber wünschen wir nicht, wir wünschen die Verbesserung der allgemeinen Zustände, wir wünschen, dass man mit den Verbesserungen nach allen Richtungen hin in gleichmässiger Weise vorschreite. So lange man aber immer noch nicht auf einem, durch das Gesetz vor hundert Jahre, wie ich vorhin schon sagte, befohlenen Zustande in Bezug auf die Wege sich befindet, so lange sparen Sie die weitere Verbesserung für die ohnedies fette Gegend. Nun will ich aber dem Herrn Geheimrath mittheilen, warum ich glaube, dass die kleinen Leute von den Secundärbahnen keinen Nutzen haben. Die Secundärbahn geht doch nur in einem grossen Traktus fort, rechts und links eine bis zwei, drei Meilen giebt's keine Secundärbahnen. Der kleinere Mann, der seine zwei bis drei Säcke Getreide nach dem Markt schaffen will, der steigt jetzt auf den Wagen, fährt in die Stadt hinein, macht dort sein Geschäft ab und, wenn er fertig ist, fährt er wieder nach Hause. Wenn er aber eine Secundärbahn benutzen will, wie muss er es dann machen? Da kann er nicht mehr direct nach der Stadt fahren, er kann die Säcke auch nicht auf die Schulter nehmen und zur Bahn bringen, welche seine Person nach der Stadt befördern soll, sondern er muss die Pferde anspannen und muss nach der Eisenbahn hinfahren. Die Pferde bleiben nicht im Freien stehen, sondern er muss sie in einen Stall bringen, muss noch Stallgeld und Futtergeld bezahlen — das Alles kostet Geld, an dem er durchaus keinen Ueberfluss hat. (Lachen links.) M. H., wer die Verhältnisse des kleinen Bauern kennt, der wird nicht darüber lachen, sondern er wird mir zugeben, dass ich wahr gesprochen habe. (Sehr wahr! rechts.) M. H., Sie sprechen soviel von der socialen Frage. Hören Sie doch einmal auf, nur immer für die grossen Leute zu sorgen, sorgen Sie auch einmal für die kleinen, dann wird es besser werden. (Zustimmung und Widerspruch.)

Abg. Dr. *Roeckerath*: M. H.! Es ist gewiss richtig, dass die Provinzialdotationen bei weitem nicht ausreichen, um diejenigen Bedürfnisse zu befriedigen, für welche sie gegeben worden sind. Wir sind darüber in der Provinzialdotations-Commission gar nicht im Zweifel gewesen. Es sind deshalb schon von der Commission 4 Millionen mehr beansprucht worden. Bei den Debatten hier im Hause ist nachdrücklich ausgesprochen worden, dass auch diese Mehrforderung von 4 Millionen Mark noch nicht ausreiche. Ich gebe auch dem Abg. v. Ludwig zu, dass in Folge der neueren Gesetzgebung manche der Zwecke, wofür die Provinzialdotations gegeben ist, bedeutend höhere Verwendungen beanspruchen, als es früher der Fall gewesen ist. M. H., ich kann noch weiter gehen, als manche derjenigen Gegner der Vorlage, die bisher zum Wort gekommen sind. Wenn von den Freunden der Vorlage hervorgehoben worden ist, dass es sich hier vielfach um eine Vertauschung von Verwendungszwecken handle, dass man Secundärbahnen bauen werde statt Chausseen, so bin ich der Ansicht, dass das nur in

höchst seltenen Ausnahmefällen der Fall sein wird, dass die Secundärbahn nicht an Stelle der Chaussee tritt, sondern dass sie neben die Chaussee treten wird. Darin hat ebenfalls der Herr Abg. v. Ludwig Recht, dass die Zeit noch sehr fern sein dürfte, bis die Secundärbahn an dem Gute jedes Gutsbesitzers vorbeifährt; er hat auch darin Recht, dass, wenn sie da nicht vorbeiführt, sie für den Gutsbesitzer eigentlich nur sehr wenig Nutzen darbietet. Wir finden schon bei unseren Vollbahnen, dass für kleinere Entfernungen der Verkehr per Axe für manche Transporte bedeutend vortheilhafter ist, als der Verkehr per Bahn. Sie können in jedem grossen Verkehrscentrum gegenwärtig noch wahrnehmen, dass der Bahntransport den Transport per Axe überall da nicht beeinträchtigt, wo bei kleineren Entfernungen mehrfaches Auf- und Abladen nöthig ist. M. H., alle diese Erwägungen halten mich aber nicht ab, für die Vorlage zu stimmen und den dieser Vorlage zu Grunde liegenden Gedanken als einen durchaus berechtigten anzuerkennen. Ich gebe dem Herrn Abg. Windthorst (Meppen) zu, dass die Vorlage schliesslich den Effect herbeiführen wird, die Eisenbahnbaukosten vom Staate wegzunehmen und sie auf andere Schultern abzuwälzen; aber, m. H., ich wünsche gar nicht, dass der Staat noch weiter Eisenbahnen baut. Was der Staat noch bauen kann und wird, das sind eben unrentable Bahnen und ich bin der Ansicht, dass wir dieser unrentablen Bahnen schon genug gebaut haben. Auch ist mir der Staat in dieser Geldfrage kein fremdes Institut, der Staat zahlt nicht aus einer mir fremden Tasche, sondern die Mittel, die der Staat aufwendet, müssen wir bezahlen, und ich kann nicht verkennen, dass meiner Ansicht nach die Zeit lange genug gedauert hat, wo die westlichen Provinzen mit ihren Steuern die Chausseen im Osten gebaut haben. Ich bedanke mich bestens dafür, dass wir auch noch den östlichen Provinzen die Secundärbahnen bauen sollen. M. H., bei der Provinzialdotations haben wir Rheinländer nachdrücklichst hervorgehoben, dass die westlichen Provinzen und Berlin wesentlich benachtheiligt seien, aber wir haben schliesslich für die Vorlage gestimmt, weil wir einmal eine Aenderung des früheren Systems herbeigeführt haben wollten, dass von einzelnen Provinzen für wesentliche Provinzialzwecke anderer Provinzen beigesteuert werden müsse. Nachdem dieses Dotationsgesetz angenommen worden ist, müssen wir von unserem Standpunkt aus entschieden dagegen protestiren, dass in irgend einer Form wieder der Staat Provinzialzwecke erfüllt. Ich bin weiter für das Gesetz mit Rücksicht auf den Umstand, dass es durch diese Secundärbahnbauten möglich sein wird, manche Orte mit dem Eisenbahnsystem in Verbindung zu bringen, also dem allgemeinen Weltverkehr zuzuführen, die niemals eine Eisenbahnverbindung erhalten können, wenn nur Vollbahnen gebaut werden sollen. Auch kann ich nicht verkennen, dass ich gar nicht begreife, wie man denn die Provinzialvertretungen hier in ihren Freiheiten und Selbstständigkeit beschränken will; es handelt sich doch hier um ver-

nünftige Leute, welche selber wissen, was sie zu thun haben. Es ist gar nicht davon die Rede, dass die Provinzialvertretungen gezwungen werden sollen, Sekundärbahnen zu bauen, sie sollen nur erwägen dürfen, ob in einem gegebenen Fall es im Interesse der Provinz liegt, das Geld für Sekundärbahnen zu verwenden, ob diese Verwendung ihnen zweckmässiger erscheine, als jede andere. Ich kann also mit Rücksicht auf die von mir hervorgehobenen Gegenstände nur entschieden für den Gedanken des Gesetzes sein. Dass bei einer so wichtigen Frage noch eingehendere Erwägungen nothwendig sind und deshalb die Ueberweisung des Gesetzes an eine Kommission für zweckmässig zu erachten ist, will ich gar nicht in Abrede stellen, aber, meine Herren, ich glaube in der That nicht, dass eine Kommissionsberathung dahin führen wird, schliesslich zu bestimmen, in welchem Masse die einzelnen Gemeinden beizusteuern haben werden, wenn eine Sekundärbahn erbaut werden soll. Solche Detailfragen werden in der Provinzialvertretung unter Berücksichtigung der verschiedenartigen lokalen Verhältnisse, nicht aber durch das Gesetz nach einer und derselben Schablone erledigt werden können.

Es wird der Schluss der Diskussion beantragt und von der Majorität des Hauses angenommen. Der Antrag des Abg. Windthorst (Meppen) die Regierungsvorlage an eine Kommission zu verweisen, wird abgelehnt und die Vornahme der zweiten Berathung im Plenum beschlossen.

Zweite Berathung des Gesetz-Entwurfs in der Sitzung vom 17. Februar 1877.

Präsident: Ich eröffne die Diskussion über den einzigen Paragraphen und den Antrag des Abg. Henze: in der letzten Zeile des Gesetzentwurfs hinter „Sekundäreisenbahnen“ die Worte: „und Pferdebahnen“ hinzuzufügen.

Abg. *Henze:* M. H., ich will durch mein Amendement bezwecken, dass eine grössere Klarheit in den Gesetzentwurf gebracht wird, damit, wenn die Provinzen und Kreise sich dieser Erfindung der Neuzeit bedienen wollen, sie auch die Gelegenheit haben, Pferdebahnen bauen zu können. M. H., ich habe mich seit meiner letzten Rede bemüht, über diese Pferdebahnen Erkundigungen einzuziehen, und es ist mir gelungen, recht reiches Material zur Stelle zu schaffen. In Berlin existirt seit dem 1. Januar eine solche Pferdebahn, welche vom Alexanderplatz nach Weissensee, circa eine Meile lang, führt. Es geht vom Alexanderplatz alle halbe Stunde ein Wagen nach Weissensee. Dieser Wagen fährt etwa $\frac{1}{8}$ Meile über Strassenpflaster, da innerhalb der Strasse Schienengeleise nicht liegen, welche erst vom Neuen Königsthor anfangen. Sobald der Wagen das Neue Königsthor erreicht hat, fährt er auf Schienengeleisen und setzt das fünfte Rad ein, welches dazu bestimmt ist,

den übrigen vier Rädern die Direktive zu geben, wie das auch hier in unserem Abgeordnetenhaus von einzelnen Abgeordneten in derselben Weise alle Tage dargestellt wird, da sie ja auch den einzelnen Parteien die Direktive geben, und dafür sorgen, dass der Fraktionswagen auf den richtigen Schienen bleibt. Denselben Zweck hat dieses fünfte Rad am Wagen. (Heiterkeit). Nun, m. H., möchte ich mir noch erlauben, Sie auf die ungeheuren Vorzüge aufmerksam zu machen. Es kann, wie ich schon in meiner ersten Rede sagte, jeder Acker- und Kutschwagen ein solches Rad erhalten, ja ich hoffe, dass auch der Generalpostmeister Stephan sich diese Erfindung zu Nutze machen wird, er wird seine Postwagen auch auf diesen Schienen fahren lassen, vorausgesetzt, dass die Kreise und Provinzen diese Schienenwege bauen. Dieses kleine Rad kostet 3 bis 5 Thaler, das ist eine so geringe Ausgabe, dass jeder Gutsbesitzer und Bauer im Stande ist, sich eins oder einige solcher Räder anzuschaffen, denn dadurch bekommt er den grossen Vortheil, dass er diese Eisenschienen benutzen und grössere Lasten mit geringerer Kraft fortschleppen kann. Dieses Rad wird auf die Schienen eingesetzt und somit gehen sämtliche vier Räder auf den Schienen. Kommt beispielsweise ein anderes Gefährt diesen Weg entgegen, so wird einfach dieses Rad durch einen kleinen Ruck herausgehoben aus den Schienen, der Wagen weicht aus, und fährt dann, wenn der eine Wagen vorbei ist, sofort wieder auf die Schienen herauf. Nun ist mir gesagt worden, und ich habe mich auch davon überzeugt, dass dieses Ausweichen durchaus keine Schwierigkeiten darbietet, selbst bei ganz grossen Lasten, denn die Entfernungen, die zurückzulegen sind, um einem Wagen auszuweichen, sind sehr klein. Weichen sie aus, so ist der Wagen noch in Bewegung, ich möchte sagen, noch im Schuss, und fährt direkt auf die Schienen los ohne irgend eine Anstrengung. Es sind Versuche gemacht, wie sich die Kraftanstrengung zu den Chausseen, dem Strassenpflaster und diesem Schienenwege stellt. Es ist, wenn ein Wagen mit 150 Centnern beladen ist, mit einem Kraftmesser untersucht worden, wieviel Pferdekraft nöthig ist, um den Wagen auf dem Schienenwege fortzubewegen. Es hat sich herausgestellt, dass man dazu nur 15 oder 13 Centner bedarf. Bedenken Sie, dass sie nur den zehnten Theil der Kraft nöthig haben, um eine solche Last fortzuschleppen! Nun bin ich bei der Direktion der Pferdeeisenbahn gewesen und habe Erkundigungen eingezogen. Der Direktor war so freundlich, mir auch Zeichnungen und Modelle zu geben, die ich mir erlaubt habe, zur allgemeinen Ansicht im Lesezimmer auszulegen. Ich bin aber noch weiter gegangen. Mit Zustimmung unseres Herrn Präsidenten habe ich veranlasst, dass, wenn der Herr Polizeipräsident v. Madai, an den ich geschrieben habe, die polizeiliche Erlaubniss ertheilt, am Mittwoch um 10 Uhr hier vor dem Abgeordnetenhaus ein Wagen stehen wird, der sich eine Ehre daraus machen wird, Sie auf dem Dönhofsplatze spazieren zu fahren (Grosse Heiterkeit) oder vielmehr der Direktor wird

sich eine Ehre daraus machen, 27 Abgeordnete auf diesem Platze spazieren zu fahren; es müssen dann nur die betreffende Anzahl, wenn sie einige Minuten spazieren gefahren sind, aussteigen. Dann, m. H., werden auch Versuche gemacht werden auf den Schienenwegen in der Lindenstrasse und da dort fortwährend Pferdebahnwagen entgegenkommen, so werden die Herren, die sich dafür interessiren, Gelegenheit haben zu sehen, wie leicht es ist, mit solchen Wagen auszuweichen. Nun komme ich auf den Kostenpunkt. Auch darüber, m. H., habe ich Erkundigungen eingezogen, und es hat sich herausgestellt, dass, wenn man die Bahn zu Grunde legt, die nach Weissensee gebaut ist und die doch wegen der Nähe von Berlin höhere Kosten verursacht als in den Provinzen, dann die Meile solcher chaussirten Eisenstrasse etwa 80 000 Mk. kostet, — ich habe den Detailkostenanschlag hier. Nun, m. H., glaube ich, wenn die Kreise und Provinzen dazu schreiten, neue Wege zu bauen, neue Chausseen anzulegen, so werden sie gut thun, wenn sie zu gleicher Zeit auf diesen Chausseen eine Eisenstrasse anlegen, dann hat man nicht nöthig, die Chausseen so dauerhaft zu bauen, wie sie jetzt gebaut werden, weil der Hauptverkehr auf der Eisenstrasse gehen wird. Welcher Landwirth oder Industrielle wird sich den Vortheil entgehen lassen, auf Eisenstrassen viel grössere Lasten mit geringerer Anstrengung fortzubewegen! Da aber nun der ganze Verkehr auf den Schienen gehen wird, so wird die Chaussee sehr wenig benutzt und wird nicht zerfahren, und die Herren wissen ja Alle, wie im Frühjahr und Herbst die Chausseen bei schlechtem Wetter ruinirt werden. Man würde fortan die Chausseen nur gebrauchen, um auszuweichen. Freilich, auf Landwegen kann man eine solche Eisenstrasse nicht bauen, die Wege müssten immer chaussirt sein, aber dadurch, dass man die Chausseen fast gar nicht als Chausseen benutzt, kann man auch viel leichter und billiger bauen, denn wenn die Wagen auf Schienen fahren und die Chaussee nur benutzen, um auszuweichen, so wird die Chaussee auch viel weniger ruinirt. Die Reparaturkosten werden daher auch bedeutend weniger betragen, als bei unsern jetzigen Chausseen. Ich glaube daher, dass gerade diese neue Erfindung für unsere ganze Industrie und Landwirthschaft von ganz ungeheuerem Vortheil ist. Nur wollte ich mir noch anzuführen erlauben, dass, wenn man solche Eisenstrassen herstellt, dieselben viel billiger zu stehen kommen als Sekundärbahnen. Bei Sekundärbahnen müssen Sie das Terrain kaufen, Dämme schütten, Brücken bauen u. s. w.; bei den Pferdebahnen, die fast ebenso viel leisten wie die Eisenbahnen, ist das nicht nothwendig, es braucht kein Terrain gekauft zu werden, denn sie folgen den alten Wegen; die Brücken brauchen auch nicht neu gebaut zu werden, sondern die Wagen können die alten Brücken benutzen. Ich habe nun die Vortheile der Pferdebahnen Ihnen dargelegt. Ich bitte Sie, falls die Erlaubniss gegeben werden sollte, am Mittwoch recht zahlreich zu erscheinen, um sich von dem grossen Vortheil dieser Bahnen zu überzeugen.

Damit aber die Provinzen und Kreise sich dieser grossen Erfindung bedienen können, bitte ich Sie, mein Amendement möglichst einstimmig anzunehmen. (Bravo!)

Abg. v. *Kraatz*: M. H.! Die Bedenken, die hier gegen den Gesetzentwurf ausgesprochen sind, sind kurz folgende. Der Herr Abg. v. *Ludwig* hat ausgesprochen, der kleine Mann würde in seinem Verkehr mit der kleinen Stadt beeinträchtigt, die Hinterländer würden ausgedörrt zu Gunsten der Zentralpunkte, die Provinzialfonds würden mit neuen Ausgaben überbürdet, und endlich kulminirten die Gegengründe der Gegner darin, dass der Staat jetzt die Verpflichtung, Eisenbahnen zu bauen, auf die Provinzen abwälzen würde. Der erste Grund, dass der kleine Mann seinen Verkehr mit der kleinen Stadt nicht mehr aufrecht erhalten könne, wenn statt Chausseen diese Eisenbahnen gebaut würden, ist kaum nothwendig zu widerlegen. Wenn, wie der Herr Redner gesagt hat, der Mann zwei oder drei Säcke Getreide gegen andere Bedürfnisse umtauscht, wird er diesen Verkehr auf jedem Kommunikationswege vermitteln können. Was die Ausdörrung der Hinterländer zu Gunsten der Zentralpunkte anlangt, so dürfen wir, wenn wir diesen Punkt betrachten, Eisenbahnen überhaupt nicht bauen. Ich gehe über denselben deshalb ebenfalls hinweg. Viel bedenklicher erscheint es, den Provinzen neue Verpflichtungen aufzulegen bei der Kargheit, mit der sie zum Theil in ihren Mitteln ausgestattet sind. Aber, die Provinzen sollen ja diese Bahnen nicht bauen, sie sollen nur, so wie sie heute die Chausseebauten mit Prämien unterstützen, auch diese Eisenbahnen unterstützen. Bauen sollen eben die Interessenten, und Interessenten sind einmal diejenigen, die den Verkehr benutzen wollen, dann die Provinzen und drittens der Staat. Es ist schon von verschiedenen Rednern darauf gewiesen, dass die Kosten dieser Eisenbahnen sehr wenig die Kosten der Chausseen in theuren Landestheilen übersteigen. Wenn die Provinz sich gegen masslose Anforderungen dadurch sichert, dass sie die Höhe der Prämie auf den Durchschnitt der heute für Chausseen gezahlten Prämie festsetzt, so wird eine Ueberbürdung oder stärkere Heranziehung der Provinzialfonds nicht herbeigeführt werden. Der Geschäftsgang wird etwa folgender sein. Die Antragsteller müssen nachweisen, dass sie eine verhältnissmässig grössere Quote zur Herstellung einer solchen Bahn beibringen, sie werden sich dann an die Provinz um Verleihung der Prämie wenden, und den Rest wird der Staat hergeben müssen; wenn das nicht geschieht, wird eben der Bau unterbleiben. Die Provinz wird keinesfalls die Initiative ergreifen. Eine Ueberbürdung des Provinzialfonds wird daher wohl niemals eintreten. Was die Bedenken betrifft, dass der Staat seine Verpflichtung auf die Provinzen abwälzen wird, so scheinen dieselben nicht haltbar. Der Herr Abg. Dr. *Lasker* hat das ja des Weiteren hier ausgeführt. Wie ein französischer König einmal gesagt hat: *l'état c'est moi!* so sage ich: Der Staat sind wir! und wenn die Staatsbürger der

Ansicht sind, dass eine Bahn gebaut werden müsse, so wird die Staatsregierung nur kurze Zeit diesem Bedürfniss Widerstand leisten, am allerwenigsten verlangen können, dass eine solche Verpflichtung, die dem Staat obliegt, den Provinzen übergeben wird. Ich bitte Sie, für das Gesetz mit dem Amendement Henze zu stimmen.

Abg. Dr. *Bender*: M. H.! Es ist nicht meine Absicht, gegen den Antrag des Herrn Abg. Henze zu sprechen; was er will, wird sich erreichen lassen, ohne dass die Vorlage, um die es sich handelt, Gesetz wird. Ich will gegen die ganze Vorlage sprechen. Ich thue das nicht gern, aber mich bestimmt der Umstand, dass in den Motiven gesagt ist, die Anregung zu diesem Gesetzentwurf sei direct aus der Provinz Preussen gekommen; also aus derjenigen Provinz, m. H., welcher der Staat die ungeheure Last auferlegt hat, 8 Millionen Schulden zu bezahlen, die der Staat selbst hätte bezahlen sollen, aus der Provinz, die nicht aus nicht ein weiss, wenn es sich darum handelt, diese Verpflichtungen, die schwer auf ihr lasten, zu erfüllen. M. H., ich bin auch in der Provinz Preussen ziemlich bekannt, ich kann aber nur sagen, dass dort ungefähr so genau gewusst wird, was eine Secundärbahn ist, wie hier, d. h., dass Niemand ganz genau weiss, was darunter verstanden wird. Das Bedürfniss dazu ist kaum in irgend einem Theile hervorgetreten, geschweige denn in der ganzen Provinz lebhaft hervorgetreten. Die Wahrheit ist, dass im Provinzialausschuss das Bedürfniss, Secundärbahnen zu bauen — ich möchte sagen — theoretisch empfunden ist. Dort ist der Gedanke daran vom Herrn Rickert angeregt, und er hat sich nach bitterem Streit mit 8 gegen 7 Stimmen die Ermächtigung geben lassen, einen dahin gehenden Antrag hier im Hause zu stellen; darauf ist ihm das Glück widerfahren, dass der Herr Handelsminister diesen seinen Gedanken sofort in die Form eines Gesetzes gebracht hat. Schon dieser Umstand müsste Sie eigentlich gegen das ganze Gesetz misstrauisch machen. (Heiterkeit.) Mein Misstrauen wenigstens ist dadurch erregt worden und ich bitte Sie, dieses Gesetz abzulehnen. Denn wie Sie es auch ansehen mögen, es enthält eine Entlastung des Staates zum Nachtheil der ärmeren Provinzen. (Sehr richtig!) Der Herr College Rickert hat allerdings neulich hingewiesen auf die Zeiten, wo das Dotationsgesetz berathen wurde, und hat die Sache so dargestellt, als wenn es damals ein Versehen gewesen wäre, dass nicht diese Facultät, Eisenbahnen zu bauen, in das Gesetz hineingeschrieben wurde. Ich sehe die Sache anders an. Ich behaupte, wenn damals, wo Herr Rickert Referent für das Dotationsgesetz war, die Staatsregierung gekommen wäre und gesagt hätte: ausser den übrigen Zwecken, welche aus den Dotationen erreicht werden sollen, müsst ihr auch noch die Eisenbahnen hineinsetzen, zwar nicht als Verpflichtung, sondern als Fakultät wenigstens, so würde zunächst Herr Rickert selbst energisch dagegen protestirt haben: Eisenbahnen, nein, das geht nicht, die Dotation reicht kaum für Chausseen aus; und wenn es auch nur eine Facultät sein soll, so heisst doch sie annehmen

den Teufel an die Wand malen, — und er hätte damals recht gehabt. Jetzt, da Herr Rickert anderer Meinung geworden, ist ihm aber Herr Lasker zur Hilfe gekommen und hat gesagt, ihr müsst das Gesetz annehmen, denn wenn ihr es nicht annehmt, so ist das eine Beschränkung der Selbstverwaltung; dann wird das den Schein erregen, dass ihr Minderjährige seid, während doch die Selbstverwaltungsgesetze für euch als Grossjährige gemacht sind. Ja, m. H., wenn Herr Dr. Lasker das damals gesagt hätte — ich will ihm nicht wehe thun, aber das muss ich sagen: wenn er es damals gesagt hätte, es würde mit einer allgemeinen Heiterkeit beantwortet worden sein. Ich meine, Herr Dr. Lasker weiss gewiss gut darüber zu urtheilen, wie leicht oder schwer es ist, Selbstverwaltungsgesetze zu machen; aber wie leicht oder schwer es ist, Selbstverwaltungsgesetze praktisch auszuführen, darüber kann er nur Gedanken haben, aber keine Erfahrungen. M. H., die Selbstverwaltung ist eine Kunst, die gelernt werden muss, und darin sind wir eigentlich alle noch gemissermassen Minderjährige. Nehmen wir uns doch die Zeit dazu, sie zu lernen, und legen wir uns nicht ohne Noth zu schwere Aufgaben auf. Wenn einige Provinzen jetzt schon in der glücklichen Lage sind, Eisenbahnen aus den Dotationen bauen oder unterstützen zu können, ich bin überzeugt, die Staatsregierung wird ihnen keine Schwierigkeiten entgegensetzen; aber so allgemein jetzt eine Bestimmung anzunehmen, welche das *bellum omnium contra omnes* in Provinzialausschüssen und Provinziallandtagen hervorrufen würde, das halte ich für absolut unklug und ich kann nur auf das Dringendste davor warnen. M. H., das alte Wort: das Bessere ist des guten Feind, ist oft gemissbraucht worden, hier hat es gewiss den richtigen Platz. Wer mit unzureichenden Mitteln darauf ausgeht, Alles zu erreichen, der erreicht zuletzt, wenig und am wenigsten das, was er hätte erreichen sollen. Ich bitte Sie dringend, dieses gefährliche Gesetz — gefährlich gerade für die Selbstverwaltung — abzulehnen.

Abg. *Rickert*: M. H.! Es thut mir sehr leid, dass hier ein Turnier lediglich von Mitgliedern des Preussischen Provinzialausschusses aufgeführt wird, denn der Herr Abg. v. Kraatz ist Mitglied des Ausschusses, ebenso der Herr Abg. Bender und ich habe ebenfalls die Ehre Mitglied des Provinzialausschusses zu sein, der den Antrag auf Erlass dieses Gesetzes an die Staatsregierung gebracht hat. Die von dem Collegen Bender mir zugeschriebene Ehre, dass ich der Erfinder des Bedürfnisses, was hier in Frage steht, sei, muss ich leider ablehnen, ich würde sie bestens acceptiren, wenn ich der Erfinder wäre, denn ich würde glauben, dem Vaterlande dadurch einen Dienst erwiesen zu haben. M. H., was machen Sie doch Alles aus dem Gesetz! Die Selbstverwaltung soll in Gefahr stehen, die Entlastung des Staates zu Ungunsten der Provinzen soll in Frage stehen, — Alles das ist nicht der Fall. Gehen Sie doch mit nüchterner Erwägung und ruhigem Blick an die Frage! — Die Provinzen sollen die Ermächtigung erhalten,

den Dotationsfonds eventuell auch zur Förderung von Sekundärbahnen zu gebrauchen — um nichts anders handelt es sich. Wenn der Herr Abg. Bender sagt, das Bedürfniss sei erfunden. — (Ruf: empfunden!) dann habe ich ihn missverstanden, ich bitte um Entschuldigung. Ja gewiss ist das Bedürfniss empfunden, aber wesshalb? Auf Grund thatsächlicher Ermittlungen. Ich will nur den einen Fall, den ich neulich erwähnte, hier anführen, und ich möchte auch den Herrn Abg. Windthorst (Meppen) bitten, diesen wenigen Worten seine Aufmerksamkeit zu schenken, weil er die Antwort darin finden wird auf die Frage, die er an mich bei der ersten Lesung richtete. Es beabsichtigt der Kreis Deutsch-Crone von Deutsch-Crone nach der Ostbahn eine Verbindung zu schaffen. Nun steht der Kreis vor der Frage: soll eine Chaussee gebaut werden, oder eine Sekundärbahn? Nehme ich an, diese Chaussee kostet 40 000 Thaler pro Meile herzustellen, so muss der Kreis Deutsch-Crone 160 000 Thaler für die vier Meilen zur Disposition haben. Nach den Grundsätzen, die der Preussische Provinziallandtag angenommen hat, giebt die Provinz eine Prämie von $\frac{3}{5}$ der wirklich aufgewendeten Baukosten. Das macht für diese vier Meilen 96 000 Thaler und der Kreis hätte 64 000 Thaler aufzubringen. Wenn eine Sekundärbahn gebaut wird, welche für die vier Meilen etwa 400 000 Thaler kosten würde, so würde mit der Chausseebauprämie der Provinz von 96 000 Thaler nahezu schon der vierte Theil des gesamten Kapitals für eine Sekundärbahn aufgebracht werden. Nun möchte ich den Provinziallandtag sehen, der es nicht vorziehen würde, sich mit hunderttausend Thalern bei einer Sekundärbahn zu betheiligen — er darf dann doch hoffen, etwas an Zinsen zu erhalten — als dass er 96 000 Thaler Prämien à fonds perdu für die vier Meilen Chaussee giebt, und den Kreis möchte ich sehen, der nicht das Doppelte für eine Sekundärbahn aufzuwenden bereit ist, mit der die Unterhaltungskosten vermieden werden und noch die Hoffnung besteht, einen kleinen Zinssatz zu bekommen für das Anlagekapital. Der Herr Abg. Bender sollte doch davon überzeugt sein, dass es nicht unsere Absicht ist, für den Herrn Finanzminister zu arbeiten. Im Gegentheil — in dem erwähnten Fall wird der Landrath des Deutsch-Croner Kreises mit seinem Kreisvotum und der Provinzialbetheiligung zu dem Herrn Finanzminister und dem Herrn Handelsminister kommen und sagen: Gebt den vierten oder fünften Theil von staatswegen dazu. (Zwischenruf: Ist schon abgelehnt!) Herr v. Saucken sagt, das sei von der Staatsregierung bereits abgelehnt; — ich weiss davon nichts. Sollten die Vertreter der Königlichen Staatsregierung in der Lage sein, diese Frage zu bejahen? Ich verneine sie vorläufig, die Sache ist, so viel ich weiss, noch gar nicht an die Staatsregierung herangekommen. Ich habe immer die umgekehrte Furcht für möglich gehalten, wie der Abg. Bender, ich habe glaubt, es könnte in dem Herrn Finanzminister der Verdacht aufsteigen, dass die Provinzen das Gesetz als ein Mittel benutzen würden, um den Staat

mehr zu belasten, als dies nach dem Dotationsgesetz beabsichtigt wurde, dass die Provinzen die Chausseen in Eisenbahnen umwandeln und den Staat, der die Chausseebaupflicht mit dem Dotationsgesetz auf die Provinzen übertragen hat, nun wieder auf diesem Umwege heranziehen wollen. Ich habe mich sehr gefreut. — und es auch nicht anders erwartet, — dass der Herr Finanzminister eine solche kleinliche Finanzpolitik nicht treibt. M. H., der Herr Finanzminister ist ebenso verpflichtet wie wir, im Interesse des Landes zu arbeiten und zu handeln und nicht derartige kleine Rechnungen zu machen. Ich möchte Sie dringend bitten, nehmen Sie diesen kleinen und einfachen Gesetzentwurf an und ziehen Sie daraus nicht so weittragende Konsequenzen, die wirklich nicht zu ziehen sind.

Abg. *Windthorst* (Meppen): M. H.! Zu meinem Bedauern bin ich in der Lage, diesen Gesetzentwurf keineswegs für einen kleinen oder winzigen anzusehen; er ist ein Gesetzentwurf von der allergrössten Tragweite. Das werden, wenn die Herren ihn wirklich annehmen sollten, die Provinzen demnächst erfahren. Wir haben die Dotationsmittel bewilligt zu bestimmten festbegrenzten Zwecken; Keiner hat bewiesen, dass diese Zwecke erfüllt werden können und dass dann, nachdem dies geschehen, noch etwas übrig ist. Auch der Herr, der zuletzt gesprochen hat, wird nicht beweisen können, dass in der Provinz Preussen von den betreffenden Geldern nach ihrer Verwendung zu den bestimmten Zwecken noch etwas übrig bleiben wird. Nun finde ich es doch schon im höchsten Grade unwirthschaftlich und wenig weise, neue Verwendungen auf die Provinzialfonds zu legen, wo man noch nicht einmal die Sicherheit hat, dass die anderen nächsten Zwecke erfüllt werden können. Es kann ja sein, dass in dem einzelnen Falle, den der verehrte Herr anführt, möglicherweise die Chaussee durch eine solche Bahn ersetzt wird; im Allgemeinen aber behaupte ich, dass eine Chaussee durch eine Secundärbahn nicht ersetzt wird, ebenso wenig wie hier die Strassen ersetzt werden durch eine Pferdebahn, die hindurch läuft. Sie haben einen viel weitergehenden, namentlich für den Lokalverkehr bedeutenden Zweck, und es könnte die Secundärbahn mit Ausschluss einer Chaussee sich höchstens rechtfertigen, wenn die betreffende Strecke eine reine Wüstenei wäre, in der nichts ist und die man nur möglichst bald zu durchheilen hätte, um an die Endpunkte zu gelangen. Wenn der Entwurf die Folge hätte, dass der Chaussee- und Vizinalwegebau auch nur für eine kurze Strecke auf kurze Zeit verschoben würde, dann würde ich den Entwurf im höchsten Grade bedenklich finden, und ich habe die feste Ueberzeugung, dass das der Fall sein wird, denn wenn diese Secundäreisenbahnen auf solche Weise der Provinzialverwaltung anheimfallen, so wollen wir mal sehen, welches Wettrennen in den Provinzen entstehen wird, um etwas Derartiges zu erlangen und wie leicht es dann sein wird, durch Koterieen in den Provinzialverwaltungen zu erreichen, dass eine

Secundärbahn gebaut, dagegen der richtige Wege- und Chausseebau vernachlässigt wird. Wenn die Regierung etwas Derartiges wollte, dann hätte ich erwartet, dass sie den Dotationsfond der Provinzen vermehrt und auf diese Weise die Gelegenheit gegeben hätte, Mittel zu schaffen, um den Bau von Secundäreisenbahnen zu fördern. Das hat sie aber nicht gethan. Sie sagt: ihr habt Mittel zu bestimmten Zwecken, wir legen diese neue Aufgabe noch dazu, obwohl für die bestimmten Zwecke noch nicht einmal genug gegeben ist. Das ist etwas mir geradezu Widersinniges. Nun sagen die Herren: „es ist ja eine einfache Ermächtigung. Wollen Sie denn das Misstrauen haben gegen die Provinzialstände? die werden sich selber wehren“. M. H.! Wenn nun aber die Bewohner gewisser Gegenden hierher kommen und wollen Eisenbahnen haben und begründen dieses ihr Verlangen dadurch, dass sie sagen: die und die Strecken sind gebaut worden, unsere Strecken haben gerade dieselbe Berechtigung und es sind dieselben Gründe. Ist dann der Staat wegen seiner Finanzen nicht in der Lage, in der Richtung zu helfen, — so wird der Herr Minister sagen: „baut Euch doch eine Secundärbahn“ und damit weist er sie an die Provinz. Das geschieht ja jetzt bei allen Dingen, die irgendwie in die Provinz geschoben werden können, und ich dünke unsere Budgets in den Provinzen und Gemeinden zeigen, mit welcher Geschicklichkeit die Staatsregierung es versteht, Lasten dahin abzubürden, die an und für sich dem Staate obliegen. Glauben denn die Herren, wenn diese Methode einmal geläufig ist, dass man dann noch wird widerstehen können? Endlich, wenn die Regierung die ihr obliegende Last nicht abwälzt — ich habe schon darauf hingewiesen — wird dann aus den Kreisen der Provinzen nicht ein solcher Andrang entstehen? Es ist nicht gerade glücklich, aber die Sache ist so, dass derartige neue Gedanken mit besonderer Vorliebe ergriffen, die alten ruhigen Verhältnisse und Bestrebungen dagegen verlassen werden. Dieses Gesetz ist der Anfang eines Provinzialeisenbahnschwindels. Davon habe ich die feste Ueberzeugung. Will die Regierung das, was hier steht, so muss sie für die Provinz neue Mittel schaffen, oder sie muss ein Gesetz vorlegen, aus welchem hervorgeht, wie sie diese Bahnen definirt, ob blos solche Bahnen gemeint sind, die nur im Interesse einer bestimmten Provinz und für eine bestimmte Lokalität bestimmt sind, und ferner, in welchem Masse sie Namens des Staats dazu beitragen will, wenn die Provinz ein gewisses Quantum beigetragen hat. So ist es beim Chausseebau auch gewesen. Hätten wir es uns denn wohl gefallen lassen, dass den Provinzen die Chausseen und Landstrassen auferlegt wurden ohne Zuschüsse, die der Staat gewährt? Ich muss sagen, dass ich es in der That nicht begreife, dass man eine so ernste Sache so leicht nehmen und behaupten kann, dass es ein ganz unbedeutendes Gesetz sei. Damit erkläre ich mich aber keinesfalls gegen die Nützlichkeit der Secundärbahnen. Ich sage einfach, wenn eine Secundärbahn wirklich zweckmässig gebaut

werden kann, dann sollen die betreffenden Gemeinden und Provinzen ihre Offerten der Regierung machen und sagen, wir haben so und so viel geleistet, oder, wir sind bereit, so und so viel zu leisten, jetzt gebt uns den Zuschuss. (Zuruf: Das ist gesetzwidrig.) Nein! Die Interessenten können das von mir Gesagte thun, und dann hat Ihnen der Herr Abg. Mühlenbeck bereits gesagt, es hindert Sie ja nichts, eine Anleihe zu machen. (Abg. Miquel: Darum Schulden machen?) Will denn das Gesetz nicht auch Schulden machen lassen? Ich will aber, wenn man Schulden macht, es mit vollem Bewusstsein thun, denn sonst entsteht, ich wiederhole es noch einmal, der Schwindel. Mir scheint hiernach, so wie die Sache jetzt liegt, können wir das Gesetz nicht annehmen, und die Regierung muss, wenn sie es bestimmt will, uns klar einen Plan vorlegen, wie sie die Sache behandeln und nach welchem Verhältniss sie beitragen will. Es ist behauptet worden und neulich noch von dem Herrn Abg. Roeckerath, die Rheinprovinz habe lange genug den Ostprovinzen Chausseen gebaut, sie wolle jetzt nicht auch noch die Bahnen den Ostprovinzen bauen. Es handelt sich gar nicht darum, für welche Provinzen Secundärbahnen gebaut werden sollen, es handelt sich vielmehr hier ebenso gut um die Interessen der Rheinprovinz, wie um die jeder anderen Provinz, und ich will die Rheinprovinz ebenso vor jedem Schwindel bewahren, wie jede andere. Dagegen muss ich es verwerfen, dass man vom Standpunkt einer einzelnen Provinz aus argumentirt. Der Staat ist ein Ganzes, und jeder Theil muss von dem Ganzen in gleichem Maasse gehoben werden. Endlich würde ich, wenn ich auf den provinziellen Standpunkt mich stellen wollte, sehr leicht für diese Vorlage stimmen können, denn Hannover hat die grösste Zahl von Staatseisenbahnen. Ich rekapitulire, das Gesetz, wie es liegt, ist nicht annehmbar. Secundärbahnen sind an sich erwünscht, müssen aber gebaut werden in der Art, wie es bisher zum Beispiel in Holstein geschehen ist. Wenn die Provinzen und Gemeinden sich bereit erklären, ein Gewisses zu leisten, soll auch der Staat dazu einen Zuschuss geben. So die Sache hinstellen, wie es hier geschehen ist, ist unmöglich. Das hat ja auch die Regierung gefühlt. Es hat uns der Herr Handelsminister gesagt, dass Verhandlungen stattgefunden haben über einen bestimmten Plan. Dieser ist nicht zu Stande gekommen, weil der Herr Finanzminister sich geweigert hat und im einzelnen Falle entscheiden will. Diese Entscheidung im einzelnen Falle will ich für diese Frage nicht. Deshalb bleibe ich dabei, das Gesetz ist nicht reif, und ich lehne es heute ab. (Bravo!)

Handelsminister Dr. Achenbach; M. H.! Gestatten Sie mir nur zwei Worte. Wenn der Herr Abgeordnete, der zuletzt sprach, der Ansicht zu sein scheint, dass der entworfene Plan über gesetzliche Regelung der Ausführung von Secundärbahnen bei Gelegenheit der Vorberathung dieses Gesetzes aufgestellt sei, überhaupt mit diesem Gesetze in irgend einer Verbindung stehe, so darf ich ihn versichern, dass er darin irrt. Es ist dieser Plan, wie ich schon

bei der ersten Discussion anführte, vor mehreren Jahren entworfen, ganz selbstständig und unabhängig von dieser Vorlage. Mir scheint es in der That, dass man hinter diesem einfachen Entwurfe alle möglichen Dinge wittert, die gar nicht existent sind. Alle derartige Fragen, die die Herren hier anregen, — ich darf das thatsächlich versichern, — sind bei Gelegenheit der Berathung im Staatsministerium nicht einmal dem Gedanken nach zur Erwägung gekommen. Es hat weder die Absicht vorgelegen, den Staat zu entlasten, ebenso wenig aber auch, den Staat zu belasten. Wenn man Bedenken vom Standpunkte der Provinzen gegen diese Vorlagen findet, so möchte ich eher glauben, dass erhebliche Bedenken von Seiten des Staates gegen die Vorlage geltend gemacht werden können. Das, was der Herr Provinzialdirector von Preussen zur Begründung des Entwurfs ausgeführt hat, geht dahin, dass sich herausgestellt habe, es sei mitunter vortheilhafter statt der Chausseen Secundärbahnen, also letztere an Stelle der Chausseen anzulegen. Nun hat der Staat seinerseits die Chausseebaulast an die Provinzen abgegeben, man könnte also, wenn man so übele Dinge wittern wollte, den bösen Willen des Herrn Provinzialdirectors dahin annehmen, dass er durch eine Hinterthür den Staat wieder mit der Chausseebaulast, die eben an die Provinzen abgegeben ist und zwar mit Hülfe der Secundärbahnen belasten wolle. Wir haben ihm indess eine solche böse Absicht nicht zugetraut, und wenn auf Grundlage dieses Gesetzes eine solche Tendenz auszuführen versucht werden sollte, so würden wir dem entgentreten, indem wir nicht neue Lasten übernehmen wollen. Aber ich wiederhole nochmals: die Stellung des Staates den Secundärbahnen gegenüber wird durch das vorliegende Gesetz in keiner Weise verändert, und diejenigen Herren, die Freunde solcher Anlagen sind, scheinen deshalb nicht behindert zu sein, der Vorlage zuzustimmen.

Abg. Dr. *Petri*: (Zur Geschäftsordnung). M. H.! Die Gegner und die Vertheidiger dieser Vorlage scheiden sich ziemlich scharf nach den einzelnen Provinzen. Die Vertheidiger der Vorlage gehören vorzugsweise dem Westen an, wo der Ausbau der Strassen und der Ausbau der Vollbahnen schon grössere Ausdehnung gewonnen hat. Um nun Letzteren die Möglichkeit zu eröffnen, der Wohlthaten dieser Vorlage theilhaftig zu werden, bitte ich, der Herr Präsident möge die Abstimmung in der Art vornehmen lassen, dass über die einzelnen Absätze der Vorlage, in welchen die einzelnen Verbände genannt werden, getrennt abgestimmt werde. (Widerspruch links.)

Abg. v. *Benda*: M. H.! Die Voraussetzung des Herrn Vorredners ist nicht ganz richtig, sie trifft nicht zu, denn ich interessire mich sehr lebhaft für die Vorlage, obgleich ich doch in einer der ärmeren Provinzen wohne. M. H., ich glaube in der That — auch der Vorredner Windthorst (Meppen) hat es wieder versucht — diese ganze Angelegenheit wird in einer Weise aufgebauscht, wie sie es nicht verdient. M. H., die Bäume werden auf diesem

Gebiete voraussichtlich in der nächsten Zeit nicht in den Himmel wachsen. Wenn der Herr Abg. Windthorst (Meppen) im übrigen anerkannt hat im zweiten Theile seiner Rede, dass man doch zu der Ueberzeugung kommen kann, dass Secundärbahnen sehr nützlich sind und dass sie auch zweckmässigerweise an Stelle der Chausseen treten können, so hat er darauf hingewiesen, dass solche Secundärbahnen nicht ohne Mitwirkung der Interessenten zu Stande kommen könnten. Ja, m. H., wer Erfahrungen hat auf diesem Gebiete, weiss sehr gut, dass in dem Augenblicke, in welchem die Interessenten sich für solche Bahnen interessiren, sie sich zunächst an ihre Kreise und Provinzen wenden. M. H., die Provinz ist recht eigentlich dazu da nach unserer heutigen Ordnung, solche Unternehmungen zu unterstützen. Nun liegt die Sache so, dass bei ähnlichen Anträgen die Provinz einfach sagen muss: wir sind zu solcher Bewilligung nicht ermächtigt. Nun sagt der Herr Vorredner, sie können Anleihen aufnehmen in solchem Falle; ja, sind denn Anleihen unter solchen Umständen besser, wie die Bewilligung von Unterstützungen aus disponiblen Geldern der Provinzialverwaltung? Und wenn der Herr Vorredner von Schwindel gesprochen hat, — kann nicht solcher Eisenbahnschwindel sich vielmehr anlehnen an die Aufnahme grosser Anleihen, wie an die Bewilligung von laufenden Mitteln? M. H., ich bitte Sie, vergessen Sie doch nicht, dass es sich in der That um nichts weiter handelt, wie um eine Ergänzung der betreffenden Bestimmungen des Dotationsgesetzes, wie um eine Ermächtigung, aus der durchaus nicht folgt, dass irgend eine Provinzialversammlung verpflichtet sei, in Bezug auf diese Dinge Engagements zu übernehmen; haben Sie doch einiges Vertrauen, dass die Provinzialversammlung von solcher Ermächtigung keinen unvernünftigen Gebrauch machen wird! Kaum haben Sie die Selbstverwaltung geschaffen, so treten Sie ihr immer mit Misstrauensvoten entgegen. (Sehr gut!) M. H., ich halte das nicht für richtig. Allerdings ist es vollkommen richtig: die Selbstverwaltung ist eine Kunst; aber sorgt man denn im Interesse der Kunst, wenn man den Künstlern sofort mit solchen Misstrauensvoten entgegentritt? M. H., im Hintergrunde der Bedenken steht immer die Besorgniss, es könnte der Staat sich zurückziehen mit seinen Unterstützungen von solchen Unternehmungen. Ja, m. H., wir haben bereits früher bei verschiedenen Gelegenheiten darauf aufmerksam gemacht, dass diese Auffassung auf einer falschen Voraussetzung beruht; Sie denken immer, der Staat habe einen besonderen Geldkasten, den er unter Umständen aufmacht und zuschliesst. M. H., der Staat hat weiter nichts, als die Mittel des Landes, und der Frage, ob aus den Mitteln des Landes für locale Zwecke Bewilligungen gemacht werden sollen unter Ihrer Zustimmung, dieser Frage ist in diesem Gesetzentwurf in keiner Weise präjudizirt. Ich bitte Sie dringend, sehen Sie in dieser einfachen und nützlichen Frage keine Gespenster, sondern stimmen Sie dem Gesetzentwurf zu.

Es wird darauf der Schluss der Discussion beantragt und angenommen. Bei der darauf folgenden Abstimmung wird das Amendement Henze und darauf der ganze Gesetzentwurf mit dem Amendement Henze angenommen.

Dritte Berathung des Gesetz-Entwurfs in der Sitzung am 19. Februar 1877.

Präsident: Ich eröffne die Generaldiskussion. — Es ist eine Verloosung nothwendig; die Herren Schriftführer werden sie vornehmen. (Die Verloosung erfolgt). Die Rednerliste hat sich dahin gestaltet: gegen den Gesetzentwurf die Abg. Dr. Wehr, Windthorst (Bielefeld), Mühlenbeck, Windthorst (Meppen) und v. Ludwig; für den Gesetzentwurf die Abg. Dr. Loewe, Dr. Roeckerath, Rickert und Schmidt (Stettin).

Ich bemerke zuvörderst, dass zwei Anträge eingegangen sind, zuerst der Antrag des Abg. Windthorst (Bielefeld):

Das Haus der Abgg. wolle beschliessen:

- 1) den vorbezeichneten Entwurf abzulehnen,
- 2) denselben den einzelnen Provinziallandtagen zur Begutachtung vorzulegen und über das Resultat dem Landtage in seiner nächsten Session Mittheilung zu machen.

Dann der Antrag des Abg. v. Ludwig:

Das Haus der Abgg. wolle beschliessen am Schlusse des Gesetzes die Worte hinzuzufügen:

jedoch nicht früher, als bis die sämmtlichen Landstrassen und Kommunalwege der betreffenden Provinz sich in einem den bestehenden Gesetzen entsprechenden Zustande befinden.

Abg. *Dr. Wehr* (Konitz): M. H.! Der Herr Handelsminister hat in der Sitzung vom Sonnabend uns erklärt, dass alle die Befürchtungen, welche darauf hinausgehen, dass den Provinzen durch Annahme dieses Gesetzentwurfs eine Mehrbelastung und dem Staate eine Entlastung entstehen würde, durchaus unbegründet sind, und hat, wenn ich nicht irre, — ich habe das Stenogramm leider nicht bekommen können — wörtlich Folgendes ausgeführt:

Diese Secundärbahnen sollen ja an Stelle der noch zu erbauenden Chausseen gebaut werden.

Nun, m. H., das war Sonnabend Vormittag, und Sonnabend Abend haben wir einen ganz merkwürdigen Kommentar in der Petitionskommission zu den Ausführungen des Herrn Handelsministers bekommen. Es handelte sich da um eine Petition der Stadt Marienwerder und Umgegend um den Bau der sogenannten Rechten Weichseluferbahn. Diese Bahn hat bereits früher das Hohe Haus beschäftigt und es ist die Nothwendigkeit des Baus derselben durch eine Resolution hier im Hause anerkannt, und auch von Seiten der Staatsregierung ist die Nothwendigkeit sowohl in der Kommission, als auch im Hause, wenn ich nicht irre, vor zwei Jahren ausdrücklich anerkannt worden. Die Petenten sind mittlerweile sehr bescheiden geworden, weil sie sich im grossen Nothstande befinden und gar keine Eisenbahnverbindung haben, und petitioniren nun-

mehr um eine Secundärbahn. Der Herr Regierungskommissar verhielt sich ganz ablehnend und erklärte u. a.:

Durch die gestrige Annahme des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung der Verwendungszwecke der den Provinzial- und Kommunalverbänden überwiesenen Dotationsfonds kann ja die Provinz jetzt die Bahn bauen. (Hört! Hört!)

M. H., dies ist nun keine „Secundärbahn, die an Stelle einer noch zu bauenden Chaussee“ errichtet werden soll, denn auf der ganzen Linie, wo diese Bahn laufen soll, befindet sich schon seit einer Reihe von Jahren eine Chaussee. Nun, m. H., ich bin fest überzeugt, dass der Herr Handelsminister bei dieser Berathung den Herrn Regierungskommissarius desavouiren und uns eine Erklärung abgeben wird, die vollständig im Einklang mit seiner am Sonnabend abgegebenen Erklärung sein wird. Ich bin aber eben so fest überzeugt, dass sehr oft, wenn an die Staatsregierung Anträge auf Subventionirung sogenannter Secundärbahnen kommen werden, immer gesagt werden wird, das ist so recht eigentlich eine solche Bahn, die die Provinz bauen müsste, und dass man die Petenten an die Provinzialvertretung verweist. Ich traue selbstverständlich der Staatsregierung keine mala fides zu. Wenn ich genau wissen würde, dass der Herr Handelsminister immer auf seinem Ministerposten bleiben würde, dann würde ich allenfalls ziemlich beruhigt sein, aber, meine Herren, es kann ja ein Wechsel kommen, und dann wüssten wir nicht, wie der Nachfolger darüber denkt, und wenn der Nachfolger auch ebenso über diese Angelegenheit denken würde, wie jetzt der Herr Handelsminister, so steht hinter dem Herrn Handelsminister immer die Hauptperson, nämlich der Herr Finanzminister, und ich bin der Ueberzeugung, dass der Herr Finanzminister bei diesem Antrag des Provinzialausschusses, der, wie ich glaube, noch nirgends hervorgehoben ist, nur mit 8 gegen 7 Stimmen in Königsberg gefasst worden ist, und gegen den auch bei der Majorität gewichtige Bedenken obwalteten — ich bin bei der Behandlung zugegen gewesen, weil ich selbst Mitglied des Provinzialausschusses bin — bei diesem Antrage sich vergnügt die Hände gerieben und gesagt hat: ja, diesem Antrage wollen wir gerne Folge geben, denn hierdurch geht die Verpflichtung des Staates zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes in gewisser Beziehung auf die Provinz über. M. H., ich möchte also die Herren, die dafür gestimmt haben, bitten, nochmals zu überlegen, ob Sie den Gesetzentwurf annehmen wollen. Haben wir denn damit solche Eile? Wir haben ja von dem Herrn Handelsminister gehört, dass die Staatsregierung einen Gesetzentwurf über Secundärbahnen vorlegen will; dann wollen wir doch zusammen die Geschichte machen. Wissen wir überhaupt schon, was Secundärbahnen sind? Haben wir schon Normativbestimmungen über den Bau von Secundärbahnen? Gott bewahre! Nun muss ich sagen, ich halte das Vorgehen der Staatsregierung, da hier ein Antrag von einem einzigen Provinzialausschuss vorliegt, doch etwas, ich möchte nicht sagen übereilt,

aber eilig wenigstens. Es ist mir unerfindlich, warum die Staatsregierung uns in dieser bedrängten Session einen durchaus nicht so eiligen Gesetzentwurf vorgelegt hat? M. H., hier ist von einigen Rednern, u. A. von dem Herrn Abg. v. Benda gesagt worden, dass es ein Misstrauen ist, was Diejenigen in die Selbstverwaltungsorgane setzen, welche diese Ermächtigung dem Provinzialausschuss und -Landtage nicht geben wollen. Ja, m. H., ein Misstrauen ist das garnicht, aber wenn ich eine neue Verwaltung geschaffen habe, will ich doch erst sehen, wie sie sich bewährt, und erst dann ihre Befugniss erweitern.

Nun ist meiner Ansicht nach bei den früheren Berathungen viel zu grosses Gewicht auf die Chausseebauten gelegt worden. Ich für meine Person halte es für absolut nicht richtig, in grosser Menge Chausseebauten auszuführen, ich würde es für richtiger halten, wegen der allzugrossen Unterhaltungskosten, die die Kreise bedrücken müssen (Hört! Hört! links), jawohl, Herr Rickert, ich halte es für viel richtiger, dass die Gemeinde- und Vicinalwege in gehöriger Weise ausgebaut werden. Es ist ein grosser Fehler, den die Staatsregierung bisher begangen hat, dass sie eine grosse Anzahl Chausseestrecken gebaut hat, ohne den Gemeindewegen die gehörige Aufmerksamkeit zu schenken. Auch in Königsberg im Provinzialausschuss ist anerkannt worden, dass zum Theil auch unnütze Chausseen in Ostpreussen von der Staatsregierung in Angriff genommen sind. Wenn die Chausseestrecken fertig sein werden, werden wir sehen, wie drückend die Unterhaltungspflicht auf dem Kreise lasten wird. Der Herr Abg. Rickert hat uns neulich auseinandergesetzt, wenn wir Secundärbahnen bauten, werden die Unterhaltungskosten nicht so drückend sein, weil dieselben immerhin einen kleinen Procentsatz an Dividenden und Zinsen abwerfen werden. Zunächst glaube ich, dass sich Herr Abg. Rickert dahin irrt, dass für den Preis, den er in Aussicht stellt, Secundärbahnen gebaut werden können, und dann glaube ich, dass zu berücksichtigen ist, dass dort, wo Secundärbahnen existiren, es lange nicht die klimatischen Verhältnisse giebt, wie bei uns, wir haben dort lange nicht solche Schneemassen und Schneestürme, wie in Ostpreussen, Westpreussen, Pommern u. s. w. im Winter. Wir würden, glaube ich, traurige Erfahrungen machen, wenn wir Secundärbahnen so bauen würden, wie der Herr Kollege Rickert es beabsichtigt. Sobald starke Schneestürme und strenge Winter kommen würden, dann würde eine gar grosse Störung des Betriebes eintreten. Diese Idee, Secundärbahnen Seitens der Provinz zu bauen resp. zu subventioniren, ist sehr gut, wenn sie richtig und zur Zeit ausgeführt wird, ich meine aber, wie die Sache liegt, sind wir garnicht in der Lage, diesem Gesetzentwurf unsere Zustimmung zu geben. Ich begrüsse mit Freuden den Antrag des Herrn Abg. Windthorst (Bielefeld) und ich glaube, dass es in der That richtig ist, alle Landtage zu hören und deren Vota entgegen zu nehmen, und dann ist es immer noch Zeit, diesen Gesetzentwurf einzubringen. M. H., ich bitte Sie, lehnen Sie den Gesetzentwurf ab. (Bravo!)

Handelsminister *Dr. Achenbach*: M. H.! Ich kann nicht begreifen, wie der Herr Vorredner aus einer Erklärung meines Herrn Kommissars eine solche Argumentation wider die gegenwärtige Vorlage herleiten will. Zunächst, wie in einer solchen Angelegenheit wohl von vornherein vermuthet werden kann, liegt die Sache doch so, dass dieser Kommissarius ohne spezielle Instruktion von meiner Seite der Kommissionssitzung beigewohnt hat. Es handelt sich um die Anlage einer Secundärbahn auf Staatskosten, nicht darum, in wie weit der Staat eine Unterstützung zu einem Unternehmen zu leisten habe, bei dem die Interessenten gewillt sind, die hauptsächlichsten Kosten selbst aufzubringen. Bei mir war ein Antrag, die Bahn ausschliesslich auf Kosten des Fiskus aufzubauen, eingebracht, und diesen habe ich abgelehnt, weil dazu in der That die Mittel des Staates nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Diese Thatsache war meinem Herrn Kommissarius bekannt, und es bedurfte also einer bestimmten Instruktion zur Aeusserung in der Kommission überhaupt nicht. Wenn bei dieser Gelegenheit von demselben auf die Unterstützung der Provinzen hingewiesen ist, so glaube ich, lag darin nichts Ungehöriges; denn die Königliche Staatsregierung hat bei den verschiedensten Anlagen, wo es sich um lokale und provinzielle Interessen handelte, vielfach dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass neben den unmittelbar berührten Interessenten auch die Bezirke und Provinzen, die an der Sache betheiligt seien, in Mitaktivität zu ziehen seien. Dass aber dieses Gesetz nach irgend einer Richtung hin die Stellung der Königlichen Staatsregierung zu derartigen Anlagen ändern könnte, bestreite ich; ich wiederhole mit aller Entschiedenheit dasjenige, was ich in der vorigen Sitzung ausgesprochen habe: dieses Gesetz soll den Staat weder belasten noch entlasten, und ich erkenne in der That keine Gefahr in der Annahme einer Ermächtigung, wonach die provinziellen Dotationsfonds für Secundärbahnen verwendet werden können, wenn sie an Stelle der Chausseen treten. Meiner Ansicht nach wird diese Latitüde für die Provinzialverwaltung wohlthätig sein können; sie wird nicht genöthigt sein, da, wo Secundärbahnen sich als zweckmässig erwiesen, eine andere Anlage zu schaffen, die man für unzweckmässig erachtet, und zwar nur aus dem Grunde, weil die Provinz in der Verwendung der Dotationsfonds beschränkt ist. Ich kann Ihnen daher vor wie nach die Annahme des Entwurfs empfehlen und noch einmal betonen: das Gesetz berührt die Stellung des Staates zu derartigen Vorlagen überhaupt gar nicht.

Abg. *Dr. Loewe*: Ich finde die Vorlage an sich auch unbedenklich und stimme deshalb dafür, wenn ich auch die Sorgen, die diejenigen Herren haben, welche sich dagegen erklären, vollkommen begreife. Die Sorge der Herren ist ja die, dass der Staat sich auf dem von dieser Vorlage gebotenen Wege jeder Verpflichtung entledigen und bei jeder Gelegenheit, wenn es sich um Secundärbahnen handelt, antworten könnte: „Dafür habt Ihr Eure Provinzialfonds“.

Nun nehme ich Akt von der Erklärung des Herrn Ministers, dass diese Folge nicht aus diesem Gesetze hervorgehen soll, und in der That muss ich doch hinzufügen, dass auch nicht mit einer Silbe irgend etwas angedeutet ist, was diesen Gedanken in das Gesetz hineintragen kann. Auf der andern Seite kann aber auch ich mich der Sorge nicht entschlagen, die der geehrte Herr Kollege hat, der vor mir gesprochen hat, dass nämlich die Personen im Ministerium wechseln, und dass solche Erklärungen nichts Bindendes haben. Wenn ich ein grösseres Vertrauen zu Resolutionen hätte, so dass ich glauben könnte, sie würden grössere Kraft besitzen als eine Erklärung des Ministeriums, oder dass sie länger in Kraft blieben als ein Minister im Amt, so würde ich es für zweckmässig halten, an dieses Gesetz eine Erklärung des Hauses in Form einer Resolution zu knüpfen, in welcher der Gedanke ausgedrückt würde, dass durch dieses Gesetz in der Stellung des Staates zu der Anlage von Secundärbahnen nichts geändert werden solle. Aber, m. H., Sie wissen, das eine ist so vergänglich wie das andere. Wir haben eine Reihe von Resolutionen gefasst und wir sind nicht allein selbst darauf nicht zurückgekommen, sondern andere Versammlungen haben andere Resolutionen in derselben Sache gefasst. Mir scheint es aber doch von grösster Wichtigkeit, dass wir bei dieser Gelegenheit bestimmt feststellen: Der Staat entlastet sich damit nicht seiner grossen Verpflichtung, für die Verkehrsinteressen zu sorgen. Ja ich gehe dabei noch einen Schritt weiter und spreche dabei noch den bestimmten Wunsch aus, dass der Staat recht bald in Form eines Gesetzes dieser Verpflichtung gerecht werde, und zwar eines Gesetzes, entsprechend in seinem Sinne dem französischen Gesetze *loi relative aux chemins de fer d'intérêt local* vom 12. Juli 1865, welches in Frankreich eine wesentliche Förderung des Eisenbahnwesens herbeigeführt hat, und auch jetzt nach dem Kriege noch wieder mit Erfolg in Wirksamkeit getreten ist. Ich bitte die Herren aber doch wohl zu beachten, dass nach diesem Gesetze doch auch der wesentlichste Theil der Kosten von den Departements und den Kommunen getragen werden muss. Sobald die Departements und die Gemeinden sich stark gemacht haben, für einen gewissen Betrag aufzukommen, um die betreffende Eisenbahn zu bauen, und der Staat diese Eisenbahn für zweckmässig gefunden hat, so ist der Staat verpflichtet, bis zu einem gewissen Betrage, der bis zu einem Drittel steigen kann, mit seiner Beihilfe zu gehen. Damit aber nicht eine übermässige Belastung des Staates daraus hervorgeht, sieht das Gesetz vor, dass der jährliche Beitrag, der in dieser Weise zu Eisenbahnzwecken für Lokalbahnen vom Staate geleistet ist, nicht über eine gewisse Summe, und zwar für Frankreich nicht über 6 Millionen Francs steigen darf. Diese Bestimmung stellt aber nicht blos das Staatsinteresse sicher, sondern hat auch in der Praxis den grossen Vortheil erwiesen, dass in den Departements, in den Gemeinden, in den Kreisen der Adjacenten und Interessenten nicht Jahre lang hin und her gelaufen wird, erst von einer Be-

hörde zur andern, dann zu den Ministerien, um die Sache wo möglich ganz auf Staatskosten zu bekommen, sondern dass sie sich schnell entschliessen, so schnell, als es ihr Interesse an der Bahn verlangt, um diese Summe festzustellen und somit ihre Eisenbahnen zu bekommen. Denn wenn sie sich spät entschliessen, so bekommen sie eine spätere Stelle, weil der Staat in der Reihenfolge für sie eintreten kann. Nun haben wir eben von dem Herrn Minister gehört, dass der Fall, der hier gegen ihn citirt ist, eben ein solcher gewesen ist, wo die Interessenten, Adjacenten, Kreise u. s. w. erst einmal sehen wollen, ob sie es dem Staate nicht ganz aufladen können, und wenn die Sache so bleibt, wie sie ist, werden sie versuchen, ob sie ihn nicht mit vielen Petitionen mürbe machen können. Es ist dasselbe System, meine Herren, welches wir in der unglücklichen Form der Zinsgarantien für Eisenbahnen gehabt haben. Da erklärten die Leute zuerst: Wir wollen gerne die Bahn bauen, wir verlangen nur die Concession. Wenn sie die hatten, so hiess es: „Aber der Staat muss uns etwas zu Hilfe kommen“, und schliesslich bestand diese Hilfe darin, dass dem Staat die ganze Zinsgarantie aufgehalst wurde. Diesen Weg müssen wir vermeiden, und können es, wenn wir die ganze Staatsunterstützungsfrage gesetzlich ordnen. In diesem Augenblicke sind wir ja nicht in der Lage, ein solches Gesetz zu machen; warum wollen Sie aber, da Sie doch durchaus keine Präjudiz in Bezug auf Staatshilfe durch dieses Gesetz schaffen, es verhindern, dass jetzt, trotz des Darniederliegens der Geschäfte, trotz des Darniederliegens des Spekulationsgeistes, in den betreffenden Kreisen der Muth sich wieder hebt, eine Thätigkeit sich entwickelt, dass die Leute sich wieder ermannen und wieder für ihre Zukunft arbeiten? Wenn in diesem Gesetze ausgesprochen wäre, sie müssten Bahnen statt Chausseen bauen, so würde ich es begreifen, wie der Herr Kollege Windthorst erst die Provinzialstände befragen will, ob sie damit zufrieden sind, dass ihnen diese Veränderung in dem Gebrauche der Fonds auferlegt wird. Da es aber in ihrem freien Willen liegt, da — wie der Herr Abg. Wehr uns selbst vorgeführt hat — die Regierung die Interessen viel schlechter versteht und in Folge dessen unnütze Chausseen gebaut hat u. s. w., so liegt ja das Urtheil über das, was geschehen soll, in den allerbesten Händen, nämlich in ihren eigenen. Dem Herrn Kollegen v. Ludwig aber muss ich sagen, dass der Zeitpunkt, den er für das Inkrafttreten des Gesetzes in Aussicht nimmt, ein ganz unabsehbarer ist. Er nickt mir so freundlich zu, dass ich daraus schliesse, er will das Gesetz überhaupt ad calendas graecas vertagen? In der That, das will er. M. H., ich schlage Ihnen dagegen vor, das Gesetz anzunehmen, aber mit mir dahin zu wirken, dass die Regierung so bald als möglich das betreffende Gesetz über den Bau der Lokalbahnen einbringt.

Abg. *Windthorst* (Bielefeld): M. H.! Gestatten Sie mir zunächst, den von mir gestellten Antrag in einer etwas selbstverständ-

lichen Weise zu verbessern. In der Eile sind mir in der Feder unter Nr. 2 die natürlichen Anfangsworte stecken geblieben; nämlich „die Regierung aufzufordern“. M. H., in der zweiten Lesung habe ich für den Gesetzentwurf gestimmt. Ich bin auch jetzt davon überzeugt, dass nicht allein der Gedanke des Gesetzes gut, sondern auch durchführbar ist, und dass wir über kurz oder lang dahin kommen, ihn vollständig zum Gesetze zu erheben. Ich habe mich auch bei den meisten Gegengründen, die ich gehört habe, von der Richtigkeit derselben nicht überzeugen können. Dennoch muss ich gestehen, dass bei näherem Eingehen in die Sache mir zwei wesentliche Bedenken stärker entgegengetreten sind, die mich schliesslich bestimmt haben, Sie zu bitten, die definitive Entscheidung dieser Frage vorläufig zu vertagen. Es lässt sich doch nicht leugnen, dass dieser Gesetzentwurf nicht allein beabsichtigt, sondern auch bewirken wird eine Erweiterung der Zwecke der Dotationsfonds, ohne zugleich für die nothwendige Erweiterung der Mittel zu sorgen. (Sehr richtig!) Nun, m. H., habe ich Befürchtungen aussprechen hören von so gewiegter Seite und von Mitgliedern der verschiedensten Parteien des Hauses, dass, wenn wir diesen Gesetzentwurf annähmen, und selbst wenn wir eine blosser Berechtigung der Provinziallandtage construiren, wir doch damit die wenn auch bisher bloss moralische Verpflichtung des Staates zum Bau von Eisenbahnen, resp. zur Unterstützung derselben dem Staate abnehmen und auf die einzelnen Provinzen übertragen würden. Darin würde nun zwar ein Verstoss gegen unsere bisherigen Anschauungen und den von uns gebilligten Entwicklungsgang unseres Eisenbahnwesens nicht gefunden werden können; aber es würde ein Unrecht darin liegen gegenüber den ärmeren Provinzen des Staates, die bisher einer Hülfe von Staatsmitteln hinsichtlich der Chausseen und vor allem der Staatseisenbahnen sich nicht in ausreichendem Maasse zu erfreuen gehabt haben. Um den Schein dieses Unrechtes von unserer Seite abzuwenden, um auch in den östlichen Provinzen zunächst jenen günstigen Zustand herbeizuführen, der in den anderen Provinzen bereits besteht, aus diesem Grunde, glaube ich, müssen wir jedenfalls die Sache einer sorgfältigeren Erwägung unterziehen als in einer Plenarberathung des Hauses möglich ist. Wir haben bereits dies Bedenken praktisch werden sehen. Ich nehme gern Akt von der Erklärung des Herrn Handelsministers, dass er nicht die Erklärungen billigt, welche sein Regierungskommissar in der Petitionscommission abgegeben hat. Aber diese Erklärung Seitens des Regierungskommissars beweist, wie von unbefangenen Gemüthern diese Vorlage aufgefasst wurde. (Sehr gut!) Trotz der entgegenkommenden Haltung des Herrn Handelsministers würde doch vielleicht bei einer anderen Constellation die Anschauung seines Kommissars eine massgebende Geltung erlangen können. Herr Kollege Löwe hat uns soeben mit Bezug auf Frankreich darauf hingewiesen, dass eine derartige Regelung, wie sie hier beabsichtigt werde, doch von den wohlthätigsten Folgen

begleitet sein müsse. Er hat aber sogleich die Einschränkung hinzugefügt, dass in Frankreich ein Gesetz bereits vorhanden ist, auf welches sich die Errichtung von Secundärbahnen stützen kann, und er hat vor allem den glücklichen Gedanken des französischen Gesetzes hervorgehoben, dass der Staat darin die positive Verpflichtung übernommen hat, bei dem Bau provinzieller Secundärbahnen bis zu einem Drittel des ganzen Betrages Staatshülfe zu leisten. Nun, m. H., dies Gesetz fehlt uns eben. Der Herr Handelsminister — und ich bitte, dies wohl zu beachten — hat bei der ersten Lesung des Entwurfes erklärt, dass in Folge der vielfachen Anregungen, welche aus dem Lande und aus diesem Hause der Staatsregierung gegeben worden, der Herstellung von Eisenbahnen näher zu treten, er den Versuch gemacht habe, ein derartiges Gesetz zur Herstellung von Secundäreisenbahnen fertig zu stellen, dass er aber den Versuch habe aufgeben müssen, weil im Staatsministerium eine Verständigung über diesen Entwurf nicht habe zu Stande kommen können. (Hört!) Dann meine ich aber, sind wir noch weit entfernt davon, ihm eine solche Grundlage, über welche nicht einmal im Staatsministerium eine Verständigung hat herbeigeführt werden können, jetzt schon Beschlüsse zu fassen, deren Tragweite zur Zeit garnicht zu übersehen ist. Der Herr Abg. Wehr (Konitz) hat mit Recht den schwerwiegenden Gesichtspunkt hervorgehoben, den ich hiermit angedeutet habe. M. H., was sind denn Secundäreisenbahnen? Ich glaube, an dieser einfachen Frage wird auch die Verständigung im Ministerium bisher gescheitert sein. Diese Frage kann von den verschiedensten Seiten dieses Hauses und auch von der Regierung in der verschiedensten Weise beantwortet werden; vielleicht wird es gelingen, gesetzlich die Bedingungen und Folgen der Secundäreisenbahnen festzustellen; aber ehe das nicht geschehen ist, sind wir nicht im Stande, die Herstellung dieser Eisenbahnen in das Belieben der Provinzialregierungen zu stellen. Was versteht man unter Secundärbahnen, welches sind die Rechte, mit denen der Minister sie auszustatten gedenkt, welches die Pflichten und welches die Beschränkungen, die ihnen aufzuerlegen sind? So lange wir nicht hierüber klar geworden sind und eine gesetzliche Grundlage geschaffen haben, sind wir nicht im Stande, Secundäreisenbahnen zu bauen. (Sehr richtig!) M. H., es ist bereits hervorgehoben, dass dieser Gesetzentwurf, wie ich ja persönlich zugesteh, einem glücklichen Gedanken des Provinzialausschusses der Provinz Preussen entsprungen ist. Nun ist dies nur ein einziger Provinzialausschuss, — nicht einmal der Provinziallandtag — gewesen, der sich bis jetzt über die Frage ausgesprochen hat. Es ist aber eine Frage von so grosser Bedeutung, — wenn gleich ich die politischen Hintergedanken, die zum Beispiel der Abgeordnete für Meppen gewittert hat, in keiner Weise theilen kann, — es ist ein Gesetzentwurf von so grosser finanzieller, materieller Tragweite für die einzelnen Provinzen, dass, wie wir ja gesehen haben, die Debatte, trotzdem dass sie bereits in der zweiten Lesung sich erschöpft zu haben

schien, immer noch nicht zu Ende kommen kann, weil immer neue Bedenken und Gesichtspunkte hervortreten. Ich bin deshalb der Ansicht, dass unter allen Umständen die nächsten Interessenten, die provinzialständischen Verbände und deren gesetzliche Vertretungen darüber gehört werden müssen. M. H., ich meine mich doch nicht zu täuschen, dass nicht allein nach der bisherigen Organisation der alten Provinzialverbände, sondern auch nach unserer neuen Provinzialordnung eine der vornehmsten Aufgaben der Provinziallandtage ist, alle Gesetzentwürfe, welche wesentlich provinzielle Interessen berühren, vorab zu begutachten, damit sie reiflich, nach allen Seiten erwogen dem Landtage vorgelegt werden können. (Ruf: Alle!) — Gewiss wird hier das ganze Land und alle Provinzen gemeinschaftlich getroffen, wir haben aber gehört, dass einzelne Provinzen sich besonders durch diesen Gesetzentwurf beschwert fühlen; ob diese Beschwerden thatsächlich begründet sind, will ich nicht entscheiden; es wird aber von den Vertretern der östlichen Provinzen behauptet, dass sie benachtheiligt würden, weil der Staat ihnen gegenüber nicht die Verpflichtungen erfüllen wolle, die er gegenüber den besser situirten Provinzen, namentlich den Westprovinzen, die eine grosse Industrie entwickelt haben, bereits geleistet hat. Ich gebe mich, indem ich meinen Antrag empfehle, der ja keine definitive Entscheidung, sondern die Frage nur einer erneuten, reiferen Berathung unterziehen will, der Hoffnung hin, dass bis dahin, wenn die Provinziallandtage gehört sind, und uns das Resultat ihrer Verhandlungen vorgelegt werden kann, auch die Regierung im Stande sein wird, uns jenes Grundgesetz über die Sekundärbahnen vorzulegen, ohne welches wir nicht im Stande sind, diese Vorlage in ihrer Wirkung richtig beurtheilen zu können. (Bravo!)

Es wird darauf der Schluss der Generaldiscussion beantragt und angenommen.

Vicepräsident *Klotz* (Berlin): Ich eröffne jetzt die Specialdiscussion über § 1.

Abg. *Rickert*: M. H.! Es ist mir docheinigermassen überraschend gewesen, wie der Herr Abg. Windthorst (Bielefeld) in der kurzen Zeit von der zweiten Lesung bis heute aus einem sehr warmen Freunde der Vorlage einer der heftigsten Gegner derselben geworden ist; was nur ein Gegner hätte vorbringen können, hat er vorgebracht. Ein Punkt seiner Ausführungen ist mir so bedenklich, dass ich nie geglaubt hätte, es von dieser Seite des Hauses (der Fortschrittspartei) zu hören und einen solchen Antrag eingebracht zu sehen, wenn ich ihn nicht schwarz auf weiss vor mir hätte. Dahin also will der Herr Abgeordnete es bringen, dass die Gesetzgebung sich abhängig machen soll von den Voten der Provinziallandtage! M. H., ich lege auf das Allerentschiedenste Verwahrung ein gegen diesen Standpunkt. (Oh! Oh!) Ja, m. H., die liberale Partei hat bisher immer auf dem Standpunkt gestanden, dass in allgemeinen staatlichen Gesetzgebungsfragen die Stimmen

der Provinziallandtage nicht gehört werden müssen. Es hat eine Zeit gegeben, wo man in gewissen Kreisen des Landes darauf hingedrängt hat, den Schwerpunkt in allgemeinen gesetzlichen Fragen in die kleineren kommunalen Körperschaften zu legen, aber von liberaler Seite aus ist immer davor gewarnt worden, diesen Weg zu beschreiten. Ich werde also, wenn Sie den Gesetzentwurf ablehnen, Sie dringend bitten, dass Sie der Sache ihren Lauf lassen und nicht auf dem Wege des Hrn. Abg. Windthorst (Bielefeld) weiter fortgehen. Die Provinzialordnung sagt allerdings in § 34, dass die Provinziallandtage gehört werden sollen in speziellen provinziellen Angelegenheiten, d. h. in solchen Angelegenheiten, die die betreffende Provinz besonders und direct angehen. Man musste sie hören bei der Ausführung des Fischereigesetzes, weil da verschiedene und spezielle provinzielle Interessen in Frage kamen. (Widerspruch.) — Gewiss, m. H.! — Aber was hat es denn für einen Sinn, wenn jetzt die gesetzgebenden Factoren an jeden Provinziallandtag gehen und fragen: erlaubt ihr, dass wir euch die Erlaubniss geben, dass ihr, wenn ihr es für zweckmässig haltet, in jedem einzelnen Falle aus dem Dotationsfonds einen Zuschuss zu einer Sekundärbahn geben dürft? Der Herr Abg. Windthorst (Bielefeld) wird doch nicht in Abrede stellen, dass sein Antrag nur diesen Sinn hat? (Widerspruch.) Ja, Herr College Bender — wenn Sie auch zehn Mal Nein sagen — die Frage ist so. Der Gesetzentwurf will weiter nichts als diese Erlaubniss gewähren. (Widerspruch.) Lassen Sie mich doch weiter deduziren, beweisen Sie mir nachher, wenn Sie das Wort haben, dass ich Unrecht habe. Der Gesetzentwurf sagt lediglich: die Provinzialverbände erhalten die Ermächtigung Zuschüsse zu geben zu Sekundärbahnen, — d. h. sie erhalten die Erlaubniss, dies zu thun. Wenn sie es nicht thun wollen, so thun sie es eben nicht. Ja, m. H., für mich ist es unbegreiflich, dass heutigen Tags noch auf dieser Seite des Hauses dagegen Widerspruch erhoben werden kann, dass man den Provinzialverbänden eine solche Erlaubniss giebt. Es handelt sich hier durchaus nicht um eine Verpflichtung. Wenn der Herr Abg. Windthorst (Bielefeld) sagt, dass die Pflichten des Staates abgewälzt werden sollen auf die Provinzialverbände, so bestreite ich das, wie schon einmal absolut. Es ist nicht richtig, dass der Staat bisher die Verpflichtung gehabt hat, Eisenbahnen zu bauen. Ich bitte, mir eine gesetzliche Bestimmung darüber nachzuweisen, sie existirt in keinem einzigen Codex, weder im Landrecht noch in der Verfassung noch sonst wo. Der Staat hat thatsächlich Bahnen gebaut. Das ist Alles. Wenn die Städte Graudenz und Marienwerder mit einer Petition kommen, eine Secundärbahn lediglich auf Staatskosten zu bauen, so ist der Herr Handelsminister nach dem Gesetze berechtigt, zu sagen: ich will es nicht auf Staatskosten thun. Es sind ja schon eine ganze Reihe von anderen Projecten abgelehnt worden. Nun, m. H., möchte ich doch eins zu bedenken geben. Der Herr Handelsminister hat es leider ab-

gelehnt, die Weichselstädtebahn als Secundärbahn auf Staatskosten zu bauen. Wenn Sie nun den Gesetzentwurf ablehnen, was wird die Folge sein? werden Sie Marienwerder und Graudenz damit die Bahn schaffen? Nein; den Herrn Minister können Sie nicht bewegen, von seiner ablehnenden Haltung abzugehen. Wir dagegen wollen der Stadt Marienwerder und der Stadt Graudenz helfen und zwar wenn nicht auf dem ersteren Wege, so auf dem Wege, der hier im Gesetz gezeigt wird, und ich glaube, die Bewohner der betreffenden Gegend werden mit uns mehr zufrieden sein, als mit Ihnen. Sie werden die Sache, die Sie fördern wollen, nicht möglich machen, denn Sie haben kein Zwangsmittel gegen die Staatsregierung. Die Staatsregierung hat wiederholt erklärt: in den nächsten Jahren wird nichts für Eisenbahnen neu gefordert. Erst müssen die 400 Millionen bewilligten Credite aufgebraucht sein. Während dieser Zeit wollen wir aber gerade den fruchtbaren Gedanken, der in diesem Gesetzentwurf liegt, zur Reife bringen. Keine einzige Provinz soll hier also eine Verpflichtung übernehmen. Sind denn aber die Provinzen finanziell in der Lage, den Bau von Secundärbahnen zu fördern? Ich beantworte diese Frage mit Ja. Der Herr Abg. v. Benda ist leider nicht in diesem Augenblicke hier; er hat mir vor Kurzem den Etat für den Provinzialverband Brandenburg gezeigt. Derselbe schliesst ab mit einem Ueberschuss von nahezu 500 000 Mk., nachdem die Chausseebedürfnisse befriedigt sind. Der Herr Abg. Windthorst (Meppen), der neulich diese Frage berührte, scheint die Verhandlungen des Dotationsgesetzes nicht mehr ganz im Gedächtniss zu haben; ich möchte ihn bitten, vielleicht durch den stenographischen Bericht die Dinge wieder aufzufrischen. Ich würde ihn auch bitten, die Freundlichkeit zu haben, eine Denkschrift nachzulesen, die ich bereit bin ihm zu übergeben, worin er den ziffermässigen Nachweis finden würde, dass allerdings die Provinzen durch das Dotationsgesetz in den Stand gesetzt sind, die Aufgaben, die in demselben genannt sind, in höherem Masse zu erfüllen, als der Staat es früher gethan hat, denn die Mittel, welche die Provinzialverbände bekommen haben, incl. der Provinz Preussen, sind grösser, als der Staat sie für diese Zwecke verwendet hat. Also wo liegen die Hindernisse? Freilich wenn Jemand auf dem Standpunkt des Herrn v. Ludwig steht, dass dann erst an Secundärbahnen gedacht werden soll, wenn alle Chausseen und Vicinalwege in einem dem Gesetze entsprechenden Zustande sich befinden, so können Sie hunderte von Jahren warten, und während den übrigen Ländern die Secundärbahnen etwas Tagtägliches sind, wird man bei uns keine Ahnung davon haben. Der Herr Abg. Wehr hat behauptet, ich weiss nicht mit welchem Grunde: „ich irrte mich darin, wenn ich behaupte, dass schmalspurige Secundärbahnen mit circa 63 000 Thalern und normalspurige Secundärbahnen mit circa 120 000 Thalern hergestellt werden können“. Ich meine, der Herr Abg. Wehr hat in seinem Leben noch keine Secundärbahn gesehen, (Oho! Heiterkeit.) — dann würde ich den Herrn Abg. Wehr bitten,

zu sagen, wo er sie gesehen hat und woher er seinen Widerspruch entnimmt. Das ist ja das Unglück bei uns in Deutschland: wenn einmal eine neue Richtung auf wirthschaftlichem Gebiet sich Bahn bricht, so kommen bei uns die Kritiker und legen überall Hindernisse in den Weg. (Sehr richtig!) Ich wünschte nicht, dass unsere Deutsche Nation immer hinter den andern Ländern hinterhergeht. Gehen Sie doch einmal ins Ausland. Auch jeder Deutsche Techniker wird es Ihnen sagen! In Oldenburg — ich führe Ihnen nur dies Beispiel an — ist eine schmalspurige Secundärbahn, ich bin darauf gefahren, und der bewährte Techniker, der sie gebaut hat, hat mir selbst gesagt, dass sie nur 63,000 Thaler kostet. Was der Einwurf des Abg. Wehr mit dem Winter bedeuten soll, weiss ich nicht. Weil wir länger Winter haben, sollen wir um so und so viel tausend Thaler die Meile theurer bauen, wie in Oldenburg? Ich verstehe diese ganze Angelegenheit nicht, meine Herren, (Grosse Heiterkeit) — meine Herren, ich habe mich selbstverständlich versprochen, ich verstehe den ganzen Einwand nicht. Der Herr Abg. Dr. Wehr fragt: was ist denn eigentlich eine Secundärbahn? Der Herr Abg. Windthorst (Bielefeld) will sogar ein Gesetz machen, in dem er den Begriff der Secundärbahn feststellt. Ja, meine Herren, da wären wir doch wirklich reine Theoretiker! Ich möchte den Herrn Abg. Windthorst bitten, dass er diese Frage einmal einem Techniker vorlegt, was er dazu sagen würde, wenn er vorschläge: wir wollen erst einmal ein Gesetz machen, worin wir den Begriff Secundärbahn definiren. Ich erlaube mir, dem Herrn Abg. Windthorst (Bielefeld) ein Buch zu überreichen, was bereits seit drei Jahren existirt, nämlich: Grundzüge für die Gestaltung der Secundärbahnen, welche die verwaltenden Techniker der Eisenbahnen Deutschlands festgestellt haben. Wenn er das Buch durchliest, wird er vielleicht wissen, was eine Secundärbahn ist. Herr Dr. Wehr wird vielleicht auch, nachdem er das Buch gelesen hat, einen Begriff von Secundärbahnen haben. Gesetzlich haben wir die Sache in der That nicht festzustellen nöthig. Nun hat der Herr Abg. Windthorst (Meppen) uns neulich gesagt: bauen könnt ihr ja, ihr sollt das aber nicht thun aus dem Dotationsfonds, sondern könnt Anleihen dazu aufnehmen oder Steuern auflegen. Ja, meine Herren, das weiss ich sehr wohl; verhindern können Sie den Bau von Secundärbahnen auf dem vorbezeichneten Wege nicht; glücklicherweise nicht, wie mein Freund Lasker eben sagt — aber Sie zwingen die Provinzen dazu, dass sie das, was sie aus dem Dotationsfonds ohne höhere Belastung der Steuerzahler thun können, durch Steuern aufbringen müssen. Dazu bin ich ein zu guter Wirth, das will ich nicht. Ich bestreite die Nothwendigkeit dazu, dass die Steuerzahler mehr bezahlen müssen. Ich behaupte, dass, wenn die Provinzen ihre Verwaltung nicht verschwenderisch einrichten und mit ihren Mitteln haushalten, sie für die Gemeindewege, für Chausseen etc. mehr thun können als bisher und noch nebenher den Bau der Secundärbahnen in gewissem Maasse unterstützen

können. M. H., ich habe wirklich nicht verstehen können, wie man einer so einfachen Angelegenheit diesen kolossalen Widerstand entgegensetzen kann. Ich bitte Sie nochmals im Interesse des Landes, gewähren Sie den Provinzialverbänden diese Erlaubniss, denn um Weiteres handelt es sich nicht. Der Herr Finanzminister soll sehr bald darüber klar werden, dass wir nicht beabsichtigt haben, ihn mit diesem Gesetz zu erleichtern; im Gegentheil, ich habe schon neulich ausgeführt, er hätte mehr Grund, uns entgegenzuhalten, dass wir ihn damit mehr heranziehen wollen. Ich meine, es würde im Lande nicht verstanden werden, wenn man ihm diesen wesentlichen Fortschritt vorenthalten wollte. (Bravo!)

Abg. v. *Ludwig*: M. H.! Am vergangenen Sonnabend war ich leider verhindert, dem Theile unserer Berathung beizuwohnen, wo das jetzt vorliegende Gesetz in zweiter Lesung das Haus passirte. Ich beklage diesen Umstand aufs Aeusserste, weil er mich des wahrhaft hohen Genusses beraubt hat, bei dem Kampf der beiden feindlichen Brüder aus dem schönen Preussenland gegenwärtig zu sein. Bekanntlich hat uns Herr Bender verrathen, wie die Genesis dieser ganzen Vorlage gewesen ist, und das ist meiner Ansicht nach recht interessant. Ein einzelner Kreis oder vielmehr eine einzige Stadt, Deutsch Crone hat den Wunsch, mit einer Eisenbahn in Verbindung zu treten, und glaubt dies durch Anlage einer Secundärbahn nicht viel theurer, jedenfalls zweckmässiger zu erreichen als durch Anlage einer Chaussee. Da hat sie sich an ihren Provinzialhauptmann gewandt (Heiterkeit) und der hat im Provinzialausschuss den betreffenden Antrag gestellt, und von den anwesenden 15 Herren haben ihn 8 Stück (Heiterkeit), also ein Einziger über die Majorität ermächtigt, die Regierung zu ersuchen, die betreffende Vorlage vor unser Haus zu bringen. Nun, m. H., kann ich gestehen, ich beneide den Herrn Abg. Rickert um den Einfluss, den er bei der Regierung hat, es scheint mir wohl nicht mehr zweifelhaft zu sein, dass die Partei, der er angehört, eine der Regierung sehr nahe stehende Partei ist. Wenn ich mich erinnere, wie es uns geht, wenn wir Anträge und Petitionen bringen, die von Tausenden und Millionen von Stimmen unterstützt sind, und hier von einer einzigen, m. H., man friert, wenn man daran denkt (Heiterkeit), bei uns bleibt Alles beim Alten, und wenn Millionen den Herrn Kultusminister ansprechen! M. H., ich stehe heute auf demselben Standpunkte, wie bei der ersten Lesung, ich wünsche, dass die Vorlage verworfen wird, ich will aber nicht, wie der Herr Abgeordnete für Bielefeld, einen gewissermassen unhöflichen Akt ausüben, indem ich Ihnen, der Majorität, heute zumuthe, die Vorlage zu verwerfen, die Sie vor 1½ Tagen genehmigt haben. Ich habe zwar über derartige Dinge, über den Wechsel der Ansichten vor noch sehr kurzer Zeit recht empfindliche Beispiele erlebt, aber ich glaube, hier liegt die Sache doch etwas anders, Jupiter tonans hat für diese Sache seinen Donnerkeil nicht aus der Ecke geholt, und ich fürchte, es wird mit diesem raschen Wechsel diesmal nicht viel

sein und deshalb stelle ich meinen Antrag. M. H., mir scheint die Sache von dem grössten Theil der Redner weit über das enge Gebiet, wohin sie eigentlich gehört, hinausgeführt zu sein; ich kann durchaus nicht glauben, dass bei dieser Vorlage zu entscheiden wäre, ob Secundärbahnen zweckmässig seien, oder ob die neue Erfindung von Henze zweckmässig ist, diese Frage liegt nicht vor, ich gebe zu, dass beide Arten von Eisenbahnen sehr richtig sind und dass es wünschenswerth ist, dass sie gebaut werden. Nach meiner Ansicht aber hat sich die Beurtheilung der Vorlage lediglich auf die Beantwortung der Frage zu beschränken: haben die Provinzen in ihren Dotationsfonds das genügende Geld, um noch etwas vorzunehmen, was noch nicht zu den Ausgaben gehört, wofür die Fonds ursprünglich durch das Gesetz bestimmt waren. Auf etwas Weiteres kommt es gar nicht an. Wollen Sie, dass die Selbstverwaltung im Sinne eines guten Hausvaters handele, so können Sie ihr nicht zumuthen, etwas Anderes zu machen mit dem ihr anvertrauten Gelde, als wofür sie das Geld bekommen haben, und ich habe bei der ersten Lesung bereits den Herrn Abg. Rickert gefragt, ob in seiner Heimathsprovinz bereits alle Kommunalwege in einem vorschriftsmässigen Zustande sich befänden, er hat gesagt: nein, das ist nicht der Fall; erst heute habe ich den Herrn Abg. v. Benda gefragt: Sie haben neulich für die Vorlage gesprochen, wie steht es in der Mark, sind denn da die Wege schon so ausgezeichnet, wie die Wegeordnung es vorschreibt, denn da Sie Wächter unseres grossen Reichsschuldenfonds sind, so können Sie doch unmöglich die Leute dazu verführen wollen, dass sie Anlagen machen, die nicht in ihren ursprünglichen Zwecken liegen, so lange das Geld noch für diese Zwecke gebraucht wird? Nein, hat Herr v. Benda geantwortet, unsere Wege sind theilweise noch sehr schlecht! Ich begreife nicht, wie Sie sich von diesem alleinigen Kernpunkte entfernen können; hier ist Rhodus, hier haben Sie zu tanzen und einfach zu fragen, ob der Dotationsfonds für seine Zwecke auslangt oder nicht. Genügt er und bleibt noch etwas übrig, so können diese Secundärbahnen gebaut werden, genügt er noch nicht, so muss es einfach so bleiben, bis die nothwendigen Dinge zu Stande gebracht worden sind. Wenn sich Herr Dr. Löwe, der für die Vorlage spricht, nach Frankreich begiebt, und dort seine Beweise herholt, so möchte ich ihn darauf aufmerksam machen, dass die Beschaffenheit der Kommunalwege respective der Vizinalwege in Frankreich und hier eine so gewaltig verschiedene ist, dass von einer gleichen Behandlung dieser Wege gar keine Rede sein kann. Ich gebe dem Herrn Dr. Löwe sehr gern zu, dass, wenn die Wege bei uns ebenso sein werden, von einem Dorf zum andern, wie in Frankreich, dann die Zeit gewiss da ist, aus Provinzialmitteln solche Secundärbahnen zu bauen, aber bei uns ist die Sache noch nicht so weit, und die ganze Vorlage ist weiter nichts, als eine Verführung der Majorität der Provinzialvertretung, der Minorität Unrecht zu thun. — Wie

ich Ihnen in der ersten Lesung schon auseinandergesetzt habe, sind die Hinterländer, die weniger begünstigten Gegenden, namentlich die Gebirgsgegenden immer in der Minorität, und wenn Sie sich dorthin begeben wollen — ich lade Herrn Rickert ein, mich dahin zu begleiten, sei es im Sommer oder hauptsächlich im Winter, der gegenwärtige ist nun gerade sehr milde, aber in so einem gewöhnlichen Grafschaftswinter — da wird er nicht bestreiten, dass in solchen Gegenden Secundärbahnen wesentlich schwerer zu bauen sind als im Westen. — Also, m. H., die einfache Sache ist die: wird das Gesetz angenommen, so haben die Provinzialvertretungen die Befugniß, Secundärbahnen zu bauen. Das ist eine neue Idee, die muss erprobt werden, und wo werden die Proben angestellt? Natürlich, wie schon der Abg. Lasker gesagt hat, in den besseren Gegenden, nach dem Centralpunkte hin. Die Proben consumiren das vorhandene Geld und die schlechten Gegenden, die Gebirgsgegenden behalten ihre schlechten Wege, die sie seit vielen hundert Jahren haben. M. H., das wollen wir nicht! Das ist Unrecht und ich begreife nicht, wie Sie die Provinzialvertretungen zu einem absoluten Unrecht, zu einer Verletzung ihrer Pflichten auffordern können. (Oho! Sehr richtig!) M. H., ich habe jetzt nur noch eine ganz kurze Bemerkung. Sie bezieht sich auf das schöne Project des Herrn Henze. Herr Henze will uns das Vergnügen machen, an einer Probefahrt am nächsten Mittwoch Theil nehmen zu können. Ich habe diese Nachricht mit grosser Freude begrüsst, und ich finde auch, dass eine Pferdebahn ein sehr nützliches, unter Umständen ein viel nützlicheres Institut ist, als solche Secundärbahnen, aber den Enthusiasmus, den er hier zeigt, den kann ich doch nicht empfinden. Ich habe so meine kleinen Bedenken. Herr Henze sagt: man kauft sich ein kleines Rad für 3 bis 5 Thaler, und die Möglichkeit, auf der Pferdebahn zu fahren, ist für alle Menschen mit Leichtigkeit hergestellt. Nun, m. H., so einfach ist das doch nicht. Ich gebe zu, dass die Vorrichtung derart sein mag, dass man mit gewöhnlichen Wagen im Stande ist, auf dieser Pferdebahn zu fahren, und wenn ich neulich gesagt habe, der kleine Bauer könnte diese Bahn nicht gebrauchen, weil er nur 1 oder 2 Wagen zu haben pflegt und ihm die Anschaffung eines Extrawagens für die Bahn schwer fallen würde, so ist das hinfällig; denn wenn die Sache so beschaffen ist, wenn die Einrichtung wirklich so einfach ist, wie Herr Henze während meiner Abwesenheit erläutert hat, so bekenne ich, dass meine Bedenken ungerechtfertigt waren, und Herr Henze hat insofern Recht. Er sagt aber ferner, wenn ein solcher Wagen, der gewissermassen auf fünf Rädern geht, wobei dieses Mal aber das fünfte Rad die Hauptsache ist, (Heiterkeit) einem anderen begegnet, so hebt er das fünfte Rad in die Höhe, der Wagen schiebt von der Eisenbahn hinweg, neben dem begegnenden Wagen vorbei und sodann wieder auf die Schienen. Aber ob das so leicht ist, das möchte ich doch bestreiten. Ich glaube, wenn die Anlage von solchen Eisenbahnen irgend einen Zweck

hat, so hat sie doch den Zweck, mit wenig Zugkraft viel Last weg zu schaffen. Also die Sache wird so liegen, dass, ich will mal annehmen ein Pferd, was auf dem gewöhnlichen Strassendamm 20 Centner wegschafft, auf den Schienen 60 und mehr Centner wegschaffen wird; aber in dem Moment wo das fünfte Rad ausgehoben wird, kommt der Wagen von den Eisenschienen herunter, also der Wagen muss sich dann auf wo möglich erweichtem Boden fortbewegen, wo das Pferd nur 15 Centner bewegen kann. Wenn also Hr. Henze nicht überall zur Hand ist und aus seiner Westentasche immer 4 bis 6 Pferde Vorspann stellt, so wird die Sache so wohl nicht möglich sein. Jedenfalls würde ich darauf bestehen, um uns ein klares Bild durch die gütigst veranstaltete Probe zu geben, dass zuvor in den Strassen, wo unsere Probefahrlinie liegt, zuvor das Strassenpflaster aufgerissen würde, damit der Wagen, wenn er aus den Schienen herausgeht, nicht auf Steinpflaster sich befindet, sondern auf einem Boden, wie er häufig auf den nicht versteinten Wegen vorkommt, also wo möglich tief aufgeweicht. Wenn dann das Mannöver des Ausweichens mit Leichtigkeit ausgeführt wird auf einem solchen Boden, dann will ich dem geehrten Herrn Recht geben! Also, m. H., ich resumire mich dahin: wollen Sie der Majorität vom vergangenen Sonnabend, die für die Gesetzesvorlage stimmte, das zumuthen, dass sie heute anders stimmt als vor 2 $\frac{1}{2}$ Tagen, so nehmen Sie den Antrag des Kollegen Windthorst (Bielefeld) an; ich werde meines Theils gerne dafür stimmen; wollen Sie der Majorität des Hauses das aber nicht anthun, so nehmen Sie meinen Antrag an; hängen Sie an das Gesetz die Bedingung, die sich eigentlich meiner Meinung nach für jeden Menschen, der rechtlich denkt, von selbst versteht, dass nämlich nur dann, wenn dasjenige, was ursprünglich mit dem Gelde der Dotationsfonds gemacht werden sollte, thatsächlich ausgeführt worden ist, auch Secundärbahnen gebaut werden können. Also, m. H., wenn Sie den Antrag Windthorst ablehnen, nehmen Sie meinen Antrag an und verweisen Sie die Sache, wenn auch nicht ad calendas graecas, wie der Herr Abg. Loewe gesagt hat, aber auf denjenigen Zeitpunkt, wo die Ausführung der Eisenbahnen mit Provinzialmitteln in einer Weise geschehen kann, die wir mit vollem Recht zu fordern haben. M. H., ich begreife nicht, wie Sie dagegen sein können, da Sie doch sonst immer so besorgt sind für die Ausführung der Gesetze, wenn zum Beispiel ein katholischer Geistlicher vor zwei alten Frauen die Messe liest ohne maigesetzlich berechtigt zu sein, so verlangen Sie gleich die volle Strenge des Gesetzes gegen ihn, er wird eingesperrt und verwiesen. Nun, m. H., sorgen Sie doch mit demselben Eifer für die Ausführung der Gesetze, wie sie der grosse König Friedrich II. hinsichtlich der Wege vor hundert Jahren und länger befohlen hat. (Bravo!)

Vicepräsident Graf *Bethusy-Huc*: M. H.! Es ist ein handschriftlicher Antrag eingegangen von dem Abgeordneten Wehr. Ich bitte, denselben zu verlesen.

Schriftführer Abg. *Haucke*: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen:

- 1) den vorliegenden Gesetzentwurf für jetzt abzulehnen;
- 2) die Königl. Staatsregierung aufzufordern, einen Gesetzentwurf über die Anlage von Secundärbahnen vorzulegen.

Wehr (Konitz).

Darauf wird ein Antrag auf Schluss der Discussion eingebracht und angenommen. Bei der Abstimmung wird darauf der Antrag Ludwig und demnächst der Gesetzentwurf mit 177 gegen 155 Stimmen abgelehnt. Der Antrag Windthorst (Bielefeld) — Vorlegung des Entwurfes an die Provinziallandtage zur Aeussderung — wird angenommen. Der Abg. Wehr (Konitz) zieht hierauf seinen Antrag zurück.

IX.

Literatur über Secundärbahnen.

1. Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen. Bearbeitet von der technischen Commission des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1873 und 1876.
2. Schwabe. Ueber Anlage secundärer Eisenbahnen in Preussen. 1865.
3. Hartwich und v. Kaven. Materialien zu der Frage über secundäre Eisenbahnen. (Manuscript.) 1867.
4. Plessner, F. Die Herstellung billiger Local- und Nebenbahnen in Deutschland. 1870.
5. Kaven, v. Einige Literatur über secundäre und tertiäre Bahnen und dahin Gehöriges.
6. Weber, Frhr. v. Die Praxis des Baues und Betriebes der Secundärbahnen mit normaler und schmaler Spur. Weimar 1873.
7. Weber, Frhr. v. Neue Pfade der Volkswirthschaft. Die Secundärbahnen. Denkschrift. Weimar 1874.
8. Weber, Frhr. v. Normalspur und Schmalspur. (I. Heft der populären Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen.) Wien 1876.
9. Plessner, F. Noch ein Wort zur Anregung des Baues von Localbahnen. 1875.
10. Plessner, F., Baurath. Die Herstellung von Localbahnen in Ostfriessland. Emden 1877.
11. Lernet, A. Die Vicinalbahnen, technisch und wirthschaftlich beleuchtet. Wien 1876.
12. Samuelson, A. Secundäre Eisenbahnen. Hamburg 1876.

13. Buresch, E., Geh. Oberbaurath. Die schmalspurige Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede (Herzogthum Oldenburg). Hannover 1877.
 14. Rowan, W. R. Zur Frage über Bau, Anlage, sowie Betriebsmittel von Secundär-, resp. Strassenbahnen. Berlin 1877.
 15. Clauss, Oberingenieur. Ueber Anlage von Secundär- und Pferde-Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig (Vortrag). Braunschweig 1877.
 16. Ruelle, M. Chemins de fer à bon marché et d'intérêt local. 1868.
 17. Nördling, W. v. Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. 1872.
 18. Frauberger. Schmalspurige Eisenbahnen in Norwegen. 1872.
 19. Demarteau, Am. Gedankenlese über die Wichtigkeit des Fairlie'schen Locomotiv-Systems. 1871.
 20. Nördling, W. v. Zur Entwicklung des französischen Eisenbahn-Netzes (Uebersetzung). 1875.
 21. Exner, Dr. W. F., Reg.-R. Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft. Für Agrikultur- und Forst-Ingenieure, Eisenbahnbauer und Industrielle. Mit 1 Atlas. Weimar 1877.
 22. Ritgen, Dr. H. v., Ing. Neues System der Secundärbahn von normaler Spur. Mit Kupfern und Holzschnitten. Berlin 1876.
 23. Schübler, A., Eisenb.-Insp. Ueber Eisenbahnen von localem Interesse, insbesondere Vicinal- und Industriebahnen. Stuttgart 1872.
 24. Sorge, C. Th., Oberbaurath. Die Secundärbahnen in ihrer Bedeutung und Anwendung für das Königreich Sachsen. Dresden 1874.
 25. Fairlie, R. F. Die richtige Praxis der Schmalspurbahnen. Nach dem englischen Werke „The battle of the ganges renewed“ und mit einem Anhang vermehrt ins Deutsche übertragen von Ingenieur A. Brunner. Zürich 1873.
 26. Beyer, J. Normal- und Zu-Schmal-Spur und die Fairlie-Locomotive. Wien 1873.
 27. Wüllerstorff, B. v. Ueber Schmalbahnen, speciell über eine Eisenbahn von Triest nach Pola. Wien 1872.
-

Rickert, Heinrich

Zur Frage über den Bau von Local-(Secundär-)Eisenbahnen

Danzig 1877

A.hydr. 984

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11354097-3